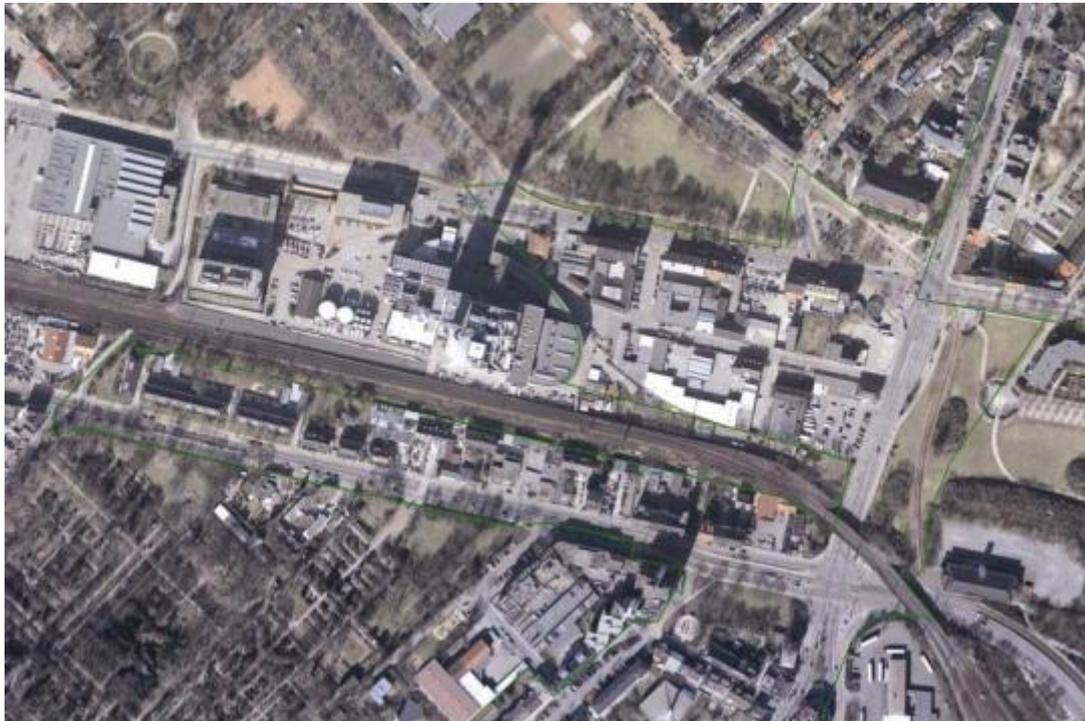


## Sanierungsgebiet „Ludwigshafen-West“



Bereich  
Baukoordination und  
Stadterneuerung



## **FORTSCHREIBUNG SANIERUNGSKONZEPT**

Juli 2010

**Fortschreibung Sanierungskonzept West für die Blöcke 14, 15, 18 und 19**

## Auftraggeber:

Stadt Ludwigshafen am Rhein  
Stadtverwaltung  
Bereich Baukoordinierung und Stadterneuerung  
Rathausplatz 20  
67059 Ludwigshafen

## Auftragnehmer:

Humpert und Kösel-Humpert  
Freie Architekten und Stadtplaner  
Patrick Humpert  
Stephanienstraße 30  
76133 Karlsruhe

Die Gutachtenerstellung selbst (Gesamtkonzept, Gliederung der Untersuchung und Aufbereitung der Statistiken, Layout und textliche Formulierung) erfolgte durch folgende Personen der Abteilung Stadterneuerung des Bereiches Baukoordinierung und Stadterneuerung der Stadt Ludwigshafen am Rhein:

Dipl.- Geographin Ursula Trost

Dipl.-Ing. (Arch.) Barbara Eisenbarth-Wahl

Dipl.-Ing. (Arch.) Giannis Kladis

Architekt Patrick Humpert

Städtebauliches Gesamtkonzept  
Stärken - Schwächen Analyse  
Gestaltungsvorschläge zu Einzelmaßnahmen  
Gespräche mit den Eigentümern  
Kartenerstellung

**INHALT**

<b>1.</b>	<b>Einleitung, Aufgabenstellung und Methodik</b>	<b>11</b>
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	13
1.2	Bisheriges Verfahren für den hier untersuchten Teilbereich des Sanierungsgebiets West (Mischgebiet Frankenthaler Straße und Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg)	14
1.2.1	Bisherige Ziele des Sanierungsrahmenplans für den Bereich Frankenthaler Straße (Blöcke 14 und 15)	15
1.2.1.1	Nutzungsstruktur Frankenthaler Straße	15
1.2.1.2	Baustruktur/Stadtgestalt Frankenthaler Straße	15
1.2.1.3	Wohnumfeld/Freiflächen	16
1.2.1.4	Verkehr	16
1.2.2	Bisherige Ziele und neue Entwicklungen des Sanierungsrahmenplans für den Bereich Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (Blöcke 18 und 19):	16
1.2.2.1	Nutzungsstruktur Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg	16
1.2.2.2	Baustruktur/Stadtgestalt Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg	17
1.2.2.3	Wohnumfeld/Freiflächen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg	17
1.2.2.4	Verkehr Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg	17
1.2.3	Allgemeine neue Entwicklungen seit 2000 für den hier untersuchten Bereich	17
1.3	Vorgehensweise/Methodik	18
<b>2.</b>	<b>Räumliche Einbindung und Entwicklung</b>	<b>19</b>
2.1	Lage des Sanierungsgebietes West und der hier näher untersuchten Blöcke Nr. 14, 15, 18 und 19 (vgl. auch Abb. 3)	19
2.2	Flächennutzungsplan 1999	19
2.3.	Historische Entwicklung von West	20
2.4	Integriertes Handlungskonzept „Soziale Stadt“ West aus dem Jahr 2007 (vgl. Abbildung 2, Kap. 1)	21
<b>3.</b>	<b>Zielaussagen des Rahmenplans von 2000</b>	<b>23</b>
3.1	Bereich Nutzung	23
3.2	Bereich Grünordnung/Wohnumfeld	24
3.3	Bereich Gestaltung/Stadtgestalt	24
3.4	Bereich Verkehr	25

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN	BLOCKKONZEPT	4
<b>4.</b>	<b>Bestandsaufnahme und Analyse</b>	<b>26</b>
4.1	Statistische Einheiten	26
4.2	Nutzungsstruktur	28
4.3	Baustruktur/Stadtgestalt	33
4.3.1	Städtebauliche Struktur und Stadtbild	33
4.3.2	Grundstücksgößen, Neuordnungsbedarf	37
4.3.3	Mängel der Bausubstanz	39
4.4	Wohnumfeld, Umweltbedingungen	47
4.5	Verkehr	50
4.5.1	Straßennetz	50
4.5.2	Anbindung an den ÖPNV	52
4.5.3	Fußgänger/Radfahrer	53
4.5.4	Park- und Stellplatzsituation	53
4.5.5	Gender Mainstream	59
4.5.6	Barrierefreiheit	63
4.6.	Vergleich Vorbereitende Untersuchungen – Bestandsanalyse 2007	65
4.6.1.	Nutzungsstruktur; Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für den Bereich Nutzung und Stand der bisherigen Umsetzung	65
4.6.2.	Baustruktur/Stadtgestalt	68
4.6.3	Wohnumfeld/ Freiflächen	70
4.6.4	Verkehr	71
4.7	Bevölkerungs- und Sozialstruktur	72
4.7.1	Bevölkerungsentwicklung insgesamt	72
4.7.2	Einwohnerdichte	73
4.7.3	Altersstruktur	74
4.7.4	Staatsangehörigkeit	76
4.7.5	Arbeitslosigkeit	77
4.7.6	Wohnungsversorgung	77
4.7.7	Umzugsquote	78
4.7.8	Zusammenfassung der Änderungen in der Bevölkerungsstruktur und des Ausstattungsstands der Wohnungen	80
<b>5.</b>	<b>Leitbildentwicklung und Fortentwicklung der Ziele</b>	<b>81</b>
5.1.	Ziele der Rahmenplanung (2000)	81
5.2.	Bilanz der bisherigen Sanierung	84
5.3	Weiterentwicklung des Rahmenplans	87
5.4	Abgrenzung des Sanierungsgebietes	87
5.5	Aktuelle Ziele der Sanierung	88

<b>6.</b>	<b>Fortentwicklung des Rahmenplans 2000</b>	<b>90</b>
6.1	Konzept Nutzungsstruktur	90
6.1.1	Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für die Nutzungsstruktur	91
6.1.2	Weiterentwicklung der Ziele für die Nutzungsstruktur	91
6.1.3	Nutzungskonzeption	93
6.2	Konzept Baustruktur/Stadtgestalt	96
6.2.1	Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für die Baustruktur und Stadtgestalt	96
6.2.2	Weiterentwicklung der Ziele hinsichtlich Baustruktur/Stadtgestalt	97
6.2.3	Baustruktur- und Gestaltungskonzeption	99
6.3	Konzept Wohnumfeld/Freiflächen	103
6.3.1.	Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für das Wohnumfeld und die Freiflächen	103
6.3.2	Weiterentwicklung der Ziele des Rahmenplans für Wohnumfeld und Freiflächen	104
6.3.3.	Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption	105
6.4	Konzept Ruhender Verkehr	108
6.4.1	Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für den ruhenden Verkehr	108
6.4.2	Weiterentwicklung der Ziele für den ruhenden Verkehr Park- und Stellplatzsituation	108
6.4.3	Konzeption für den ruhenden Verkehr	109
6.5	Rahmenplan	111
6.5.1	Rahmenplan Teilplan Geschosshöhen und Grundflächenzahl (GRZ)	111
6.5.2	Rahmenplan Teilplan Nutzungskonzeption	111
6.6	Blockkonzepte: Abgrenzung und Charakteristik der Blöcke	115
6.6.1	Blöcke 14 und 15 Frankenthaler Straße:	115
6.6.2	Block 18: Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg - Zielsetzung	117
6.6.3	Block 19: Bürgermeister-Grünzweg - Straße /Lagerplatzweg	119
<b>7.</b>	<b>Massnahmenkonzept</b>	<b>121</b>
7.1	Maßnahmen im bebauten Bereich	121
7.1.1	Vom Verfall bedrohte Gebäude sind entweder zu modernisieren (starker Modernisierungsbedarf) oder abzureißen und durch Neubauten zu ersetzen:	121
7.1.2	Schließung von Baulücken und Vervollständigung der Blockstrukturen	122
7.1.3	Innenentwicklung/Nachverdichtung von Blöcken auch durch Errichtung von Vordergebäuden als gestalterische Abgrenzung zur Straße	122

7.1.4	Herstellung eines ordnungsgemäßen baulichen Zustands, welcher Standards hinsichtlich der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie energetische Erfordernisse erfüllt (mittlerer Modernisierungsbedarf)	122
7.1.5	Sanierung, Modernisierung und Wiederbelebung leer stehender Häuser bzw. Erdgeschosszonen	122
7.1.6	Nicht mehr genutzte bzw. untergenutzte Gebäude oder Gebäude, die trotz Nutzung einen städtebaulichen Missstand darstellen und die zur übermäßigen Bebauung der Blockinnenbereiche beitragen, sind zu entfernen und durch Maßnahmen der Grünplanung zu ersetzen.	123
7.1.7	Einführung von Ruhezone(n) (d.h. von Bebauung freizuhaltenen Bereichen) zwischen Haupt- und Nebengebäuden.	123
7.2	Maßnahmen im Bereich der Grün- und Freiflächen	123
7.2.1	Gestalterische Aufwertung des Wohnumfeldes	123
7.2.2	Entsiegelungen und Begrünungen von Privatgrundstücken (Vorflächen und rückwärtige Höfe)	124
7.2.3	Dach- und Fassadenbegrünungen	124
7.2.4.	Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzdefizits:	124
7.2.5	Umgestaltung Geh- und Radwege für mehr Sicherheit	125
7.2.6	Anlage von Pflanzbeeten auf Gehwegen zur Verhinderung des halbseitigen Gehwegparkens (noch zu prüfen)	125
7.2.7	Barrierefreie Umgestaltung aller Straßenbahn- und Bushaltestellen mit Anbringen von Blindenleitstreifen (vgl. hierzu Kap. 4.5.6)	125
7.2.8	Barrierefreie Straßenübergänge mit Blindenampeln (vgl. hierzu Kap. 4.5.6)	125
7.3	Bebauungskonzepte für Teilbereiche (Starterprojekte und Gestaltungsbeispiele)	125
7.3.1	Block 14; Frankenthaler Straße 70	126
7.3.2	Block 15, Frankenthaler Straße 110, 112:	128
7.3.3	Blöcke 14/15: Frankenthaler Straße: Vorschläge für sonstige Grundstücke Frankenthaler Straße	130
7.3.3.1	Bauten aus der Gründerzeit	130
7.3.3.2	Sonstige Bereiche der Frankenthaler Straße mit inhomogener Bebauungsstruktur	131
7.3.4	Block 18, Lagerplatzweg 1:	135
7.3.5	Block 19, Bebauung zwischen Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünweg-Straße 59:	137
7.3.6	Block 19, Bebauung Lagerplatzweg 4 und 6:	140
7.3.7	Block 19, Bebauung Bürgermeister-Grünweg-Straße 67:	145
<b>8.</b>	<b>Umsetzung der Maßnahmen</b>	<b>148</b>
8.1	Zeitlicher und finanzieller Rahmen	148
8.2	Beachtung der sozialen Belange bei der Durchführung der Sanierung	149

8.3	Fördermöglichkeiten und andere Finanzierungshilfen	149
<b>9.</b>	<b>Empfehlungen zur Sicherung der Sanierungsziele</b>	<b>154</b>
9.1	Bebauungsplan	154
9.1.1	Regelungsinhalt	154
9.1.2	Bisherige Anwendung des Instruments	155
9.1.3	Empfehlung	155
9.2	Örtliche Bauvorschriften	156
9.2.1	Regelungsinhalt	156
9.2.2	Empfehlung	157
9.3	Erhaltungssatzung/Regelungsinhalt	158
9.3.1	Regelungsinhalt	158
9.3.2	Empfehlung	159
9.4	Vorkaufsrechtssatzung	159
<b>10.</b>	<b>Literatur</b>	<b>160</b>

### **Abbildungsverzeichnis:**

- Abbildung 1: Abgrenzung und Lage des Sanierungsgebiets West
- Abbildung 2: Gebietsabgrenzung „Soziale Stadt West“ und „Sanierungsgebiet West“
- Abbildung 3: Abgrenzung der hier untersuchten Blöcke 14, 15, 18 und 19
- Abbildung 4: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 1999
- Abbildung 5: Foto Beispiel für Gebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf; Frankenthaler-Straße, Nr. 92
- Abbildung 6: Foto Beispiel für Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf; Frankenthaler-Straße, Nr. 74
- Abbildung 7: Foto Beispiel für Gebäude „Bestand bei Verkauf prüfen“; Lagerplatzweg 1
- Abbildung 8: Foto Beispiel für Gebäude unter Denkmalschutz; Frankenthaler-Straße, Nr. 78
- Abbildung 9: Foto Beispiel für erhaltenswertes ortstypisches Gebäude; Frankenthaler-Straße, Nr. 114/ 116
- Abbildung 10: Foto Beispiel für Gebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf; Frankenthaler-Straße, Nr. 94
- Abbildung 11: Foto Beispiel für Grundstück mit Gebäude mit geringem Substanzwert, Frankenthaler-Straße, Nr. 98

- Abbildung 12: Foto Beispiel für Grundstück mit Gebäude mit geringem Substanzwert, Lagerplatzweg 6
- Abbildung 13: Foto Frankenthaler Straße mit Straßenbahntrasse
- Abbildung 14: Foto Bgm.-Grünzeig-Straße
- Abbildung 15: Foto Rohrlachstraße
- Abbildung 16: Foto Lagerplatzweg
- Abbildung 17: Foto Stellplätze Blöcke 14/15
- Abbildung 18: Foto Stellplätze Blöcke 14/15
- Abbildung 19: Foto Stellplätze Blöcke 14/15
- Abbildung 20: Foto Stellplätze Blöcke 18/19
- Abbildung 21: Foto Stellplätze Blöcke 18/19
- Abbildung 22: Foto Stellplätze Blöcke 18/19
- Abbildung 23: Foto Angstraum Rohrlachstraße
- Abbildung 24: Foto Bäckereifiliale
- Abbildung 25: Foto zugeparkter Gehweg Frankenthaler Straße
- Abbildung 26: Foto Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142
- Abbildung 27: Foto Bodenmarkierungen Bushaltestelle Rohrlachstraße
- Abbildung 28: Frankenthaler Straße 70: Darstellung im Rahmenplan 2000
- Abbildung 29: Frankenthaler Straße 70: Aktuelle Bebauungssituation
- Abbildung 30: Bebauungsbeispiel Frankenthaler Straße 70
- Abbildung 31: Frankenthaler Straße 110/112: Darstellung im Rahmenplan 2000
- Abbildung 32: Frankenthaler Straße 110/112: Aktuelle Bebauungssituation
- Abbildung 33: Frankenthaler Straße 110/112: Bebauungsbeispiel Variante 1 mit Pergola
- Abbildung 34: Frankenthaler Straße 110/112: Bebauungsbeispiel Variante 2 mit Durchfahrt
- Abbildung 35: Lagerplatzweg 1: Darstellung im Rahmenplan 2000
- Abbildung 36: Lagerplatzweg 1: Aktuelle Bebauungssituation

- Abbildung 37: Lagerplatzw eg 1: Bebauungsbeispiel Variante 1  
Abbildung 38: Lagerplatzw eg 1: Bebauungsbeispiel Variante 2
- Abbildung 39: Lagerplatzw eg 2 und Bgm.-Grünzw eig-Straße 59: Darstellung im Rahmenplan 2000
- Abbildung 40: Lagerplatzw eg 2 und Bgm.-Grünzw eig-Straße 59: Aktuelle Bebauungssituation
- Abbildung 41: Lagerplatzw eg 2 und Bgm.-Grünzw eig-Straße 59: Bebauungsvorschlag Draufsicht
- Abbildung 42: Lagerplatzw eg 2 und Bgm.-Grünzw eig-Straße 59: Bebauungsvorschlag Schrägansicht
- Abbildung 43: Lagerplatzw eg 4 und 6: Darstellung im Rahmenplan 2000
- Abbildung 44: Lagerplatzw eg 4 und 6: Aktuelle Bebauungssituation
- Abbildung 45: Lagerplatzw eg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 1 (temporär) mit Garagen/ Draufsicht
- Abbildung 46: Lagerplatzw eg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 1 (temporär) mit Garagen/ Schrägansicht
- Abbildung 47: Lagerplatzw eg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 2 mit endgültiger Bebauung/ Draufsicht
- Abbildung 48: Lagerplatzw eg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 2 mit endgültiger Bebauung/ Schrägansicht
- Abbildung 49: Bgm.-Grünzw eig-Straße 67: Darstellung im Rahmenplan 2000
- Abbildung 50: Bgm.-Grünzw eig-Straße 67: Aktuelle Bebauungssituation
- Abbildung 51: Bgm.-Grünzw eig-Straße 67: Bebauungsvorschlag Variante 1
- Abbildung 52: Bgm.-Grünzw eig-Straße 67: Bebauungsvorschlag Variante 2

**Planverzeichnis**

4.1	Statistische Bezirke	27
4.2	Bestandsanalyse Nutzungsstruktur	32
4.3.1	Städtebauliche Struktur und Stadtbild	36
4.3.2	Grundstücksgrößen, Neuordnungsbedarf	38
4.3.3.1	Mängel der Bausubstanz bei den Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999	45
4.3.3.2	Mängel der Bausubstanz 2007/2008	46
4.4	Bestandsanalyse Wohnumfeld, Freiflächen	49
4.5	Bestandsanalyse Verkehr	58
4.6	„Defizite und Potenziale“	67
5.2.	Durchgeführte Sanierungsmaßnahmen im privaten Bereich	86
6.2	Struktur- und Gestaltungskonzeption	102
6.3	Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption	107
6.4	Verkehrskonzeption	110
6.5	Rahmenplan (Verkleinerung, Original siehe Anhang)	112
6.5.1	Geschosszahlen und GRZ	113
6.5.2	Nutzungskonzeption	114

## 1. Einleitung, Aufgabenstellung und Methodik

Das Sanierungsgebiet West wurde im April des Jahres 2001 förmlich festgelegt. Voraussetzung dafür waren die Vorbereitenden Untersuchungen in den Jahren 1998/1999. Das Gebiet wird gefördert aus dem Programm Soziale Stadt. Die inhaltliche Grundlage für die Fortsetzung des Soziale-Stadt-Programms und somit die Förderung der Sanierung ist das im Oktober 2007 aktualisierte integrierte Handlungskonzept Soziale Stadt West. Dieses bewertet die Ergebnisse der bisherigen Umsetzung des Programms Soziale Stadt und unterscheidet zwischen nicht investiven Maßnahmen des sozialen Bereiches und den investiven Maßnahmen wie beispielsweise denen des Bau- und Sanierungsbereiches.

So handelt es sich auch bei den hier vorliegenden Blockkonzepten um Maßnahmen des investiven Bereiches. Somit nimmt die städtebauliche Qualität einen hohen Stellenwert ein.

Die im Rahmen der Fortschreibung des Sanierungskonzepts seit Herbst 2007 genauer untersuchten Blöcke, nämlich „Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg“ und „Mischgebiet Frankenthaler Straße“, sind Teil des Sanierungsgebietes West.

Im Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt vom Oktober 2007 (vgl. Kap. 3) wird Bezug genommen auf die Ziele des Sanierungsrahmenplanes. Diese bedürfen nun nach neun Jahren Laufzeit der Sanierung einer Aktualisierung und Konkretisierung. Der Rahmenplan für das Sanierungsgebiet West muss daher nun fortgeschrieben werden, wobei im Rahmen dieser Untersuchung mit den vier ersten Blockkonzepten (Begründung für deren Auswahl findet sich in Kapitel 1.1) begonnen wurde.



Abb. 1: Lageplan des Sanierungsgebiets West innerhalb der Stadt Ludwigshafen

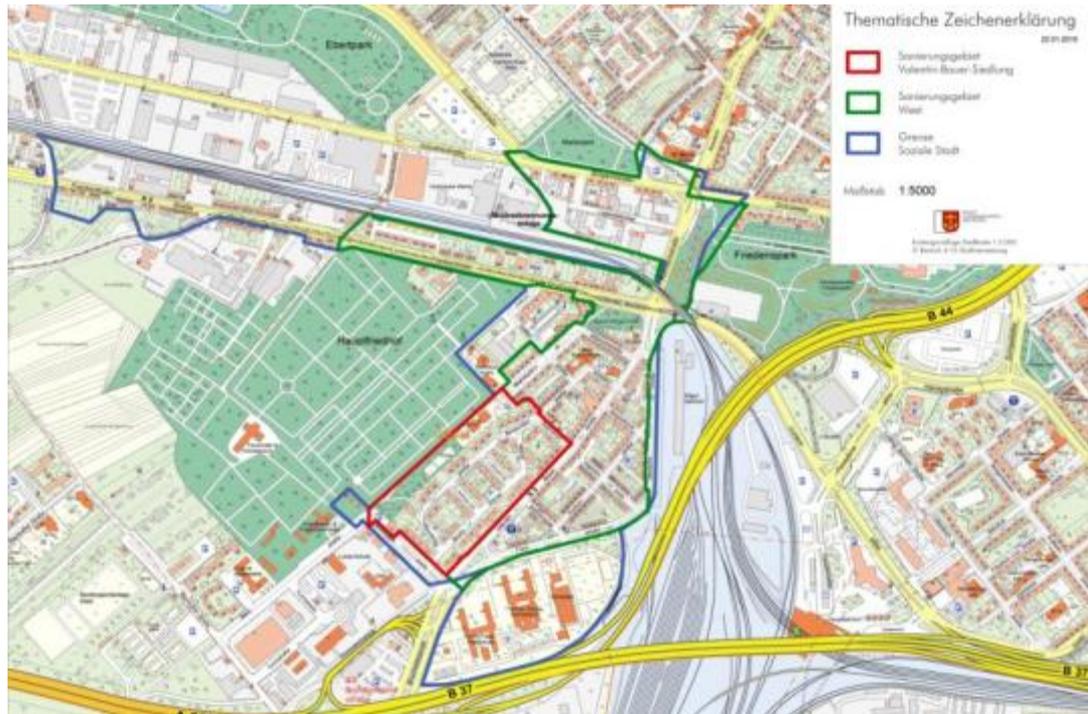


Abb. 2: Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet West und Soziale Stadt-Gebiet West

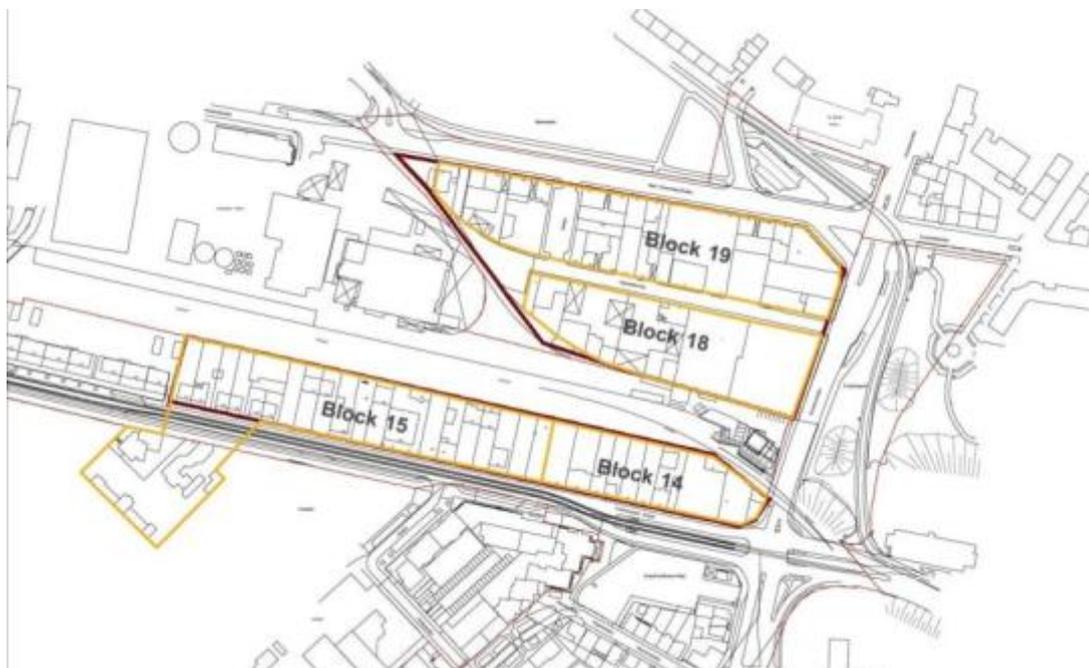


Abb. 3: Abgrenzung der vier hier untersuchten Blöcke

Ab 2010 ist vorgesehen, Blockkonzepte auch für den verbleibenden und wesentlich größeren Teil des Sanierungsgebietes West zu erstellen.

## 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Sanierungsrahmenplan für das 2001 förmlich festgelegte Sanierungsgebiet West stammt aus dem Jahr 2000. Er ist Grundlage für die zukünftigen Maßnahmenentscheidungen im Sanierungsgebiet.

Da das Datenmaterial der Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999 aus den Jahren 1996 -1998 stammt und sich auch sonstige, die Grundstücksnutzung betreffende, Rahmenbedingungen geändert haben, ist es nun erforderlich, den Rahmenplan fortzuschreiben und sämtliche bisherigen Ziele nochmals auf Aktualität zu prüfen.

Diese Untersuchung mit dem Ziel einer Fortschreibung des Rahmenplanes befasst sich nur mit zwei Teilbereichen des Sanierungsgebietes. Sie wurden vorgezogen, wegen der besonderen städtebaulichen Problematik und der Nutzungskonflikte /Gemengelageproblematik zwischen Wohnen und Gewerbe. Das gesamte Sanierungsgebiet ist rund 19,5 ha groß. Untersucht wurden hier die Blöcke Nr. 14, 15, 18 und 19. Die vier Blöcke umfassen zusammen eine Fläche von rd. 4,5 ha.

Vorrangige Zielsetzung der Sanierung für den hier untersuchten Bereich war zum einen, das Image der Frankenthaler Straße (Blöcke 14 und 15) mit ihrer durch viele Faktoren bestimmten Gemengelageproblematik zu verbessern. Des Weiteren ist es im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (Blöcke 18 und 19) aus stadtgestalterischen Gründen unter anderem erforderlich, den Bereich neu zu ordnen und vorhandene Brachflächen einer Nutzung zukommen zu lassen. Eindeutig soll hier definiert werden, dass es sich lediglich bei Block 18 um ein reines Gewerbegebiet handelt. Block 19 ist Mischgebiet.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung (Rittmannsperger + Partner 1998/1999 zum Rahmenplan 2000) waren die größten Mängel im Untersuchungsgebiet: die städtebaulichen Missstände, die Gemengelageproblematik, die nicht klar geregelte Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch Fußgänger, Radfahrer und ruhenden Verkehr, die Art der Gewerbebetriebe (Autorreparaturwerkstätten, Autohändler, Rotlichtbetriebe), die nicht mit der Wohnnutzung verträglich sind. Außerdem problematisch war der Verkehrslärm in der Frankenthaler Straße, der zum einen bedingt ist durch die unmittelbar angrenzende Bahntrasse zum anderen durch die großteils nicht mit der Wohnnutzung mischbaren Betriebe und natürlich durch den Lärm der Pkw und der Straßenbahn. Auch Baulücken, Bauschäden, hoher Versiegelungsgrad der Hofflächen wurden als Mängel identifiziert.

Wie im Rahmen dieser Untersuchung dargelegt wird, wurden seit Beginn der Ausweisung des Sanierungsgebietes im hier untersuchten Bereich einige Missstände beseitigt. Dennoch müssen noch viele Ziele erreicht werden, um von einer nachhaltigen Steigerung der Wohnqualität oder auch einer Stadtbild- oder Wohnumfeldverbesserung im größeren Stil sprechen zu können.

Einige Gebäude wurden bisher modernisiert, städtische Grundstücke wurden entweder zwecks Modernisierung oder Neubebauung verkauft. Zu nennen ist hier beispielsweise die Modernisierung der Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142 (Block 16), die inzwischen aus der Sanierung entlassen wurde, die Modernisierung Frankenthaler Straße 106 und die Modernisierung Bürgermeister-Grünzweig-Straße 61 und die geplante Freiflächengestaltung Lagerplatzweg 4. Des Weiteren wurde im Eckbereich Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59/Rohrlachstraße nach Abbruch der ehemaligen Tankstelle ein Neubau (Bäckereifiliale) errichtet. Geplant ist auch der Bau

einer neuen Taxizentrale mit Mietwagen- und Limousinenservice nördlich der Bahnlinie an der Rohrlachstraße Nr. 100. Ab dem Jahr 2010 möchte die Bahn eine Lärmschutzwand (wichtiges Ziel des bisherigen Sanierungsrahmenplanes) errichten.

Als Basis für den weiteren Verlauf der Sanierungsmaßnahme sollen im Rahmen dieser Untersuchung zunächst die Bestandsaufnahme erneuert und die Bestandsanalyse fortgeschrieben werden. Aufbauend auf der aktualisierten Bestandsanalyse sowie den bisherigen Planungen und Erkenntnissen werden die Entwicklungsziele und Maßnahmen überprüft bzw. neu definiert. Die Rahmenbedingungen und Rahmenvorgaben für eine nachhaltige Sicherung der Sanierungsziele werden hierbei festgelegt. Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist die Fortentwicklung des städtebaulichen Rahmenplans unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Entwicklung.

## **1.2 Bisheriges Verfahren für den hier untersuchten Teilbereich des Sanierungsgebiets West (Mischgebiet Frankenthaler Straße und Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg)**

Die Stadt Ludwigshafen beabsichtigt, den Stadtteil West städtebaulich zu entwickeln.

Seit 1994 wurden im Stadtteil West verwaltungsinterne Untersuchungen zu unterschiedlichen Themenbereichen erarbeitet. Um ihn aufzuwerten und städtebaulich besser zu integrieren, wurde im Februar 1997 mit der Umsetzung des „Programms West“ begonnen. Die damals zwischen 1997 und 1999 durchgeführten Projekte wie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Begrünungs- und Modernisierungsmaßnahmen und auch die Maßnahmen des sozialen Bereichs fanden im Wesentlichen im Kern des heutigen Sanierungsgebietes – also außerhalb der hier näher untersuchten Bereiche „Lagerplatzweg“ und „Frankenthaler Straße“ statt.

Vorrangige Zielsetzungen der Sanierungsmaßnahme als Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999 zum Rahmenplan 2000 für den hier untersuchten Teilbereich werden in Kapitel 3 näher erläutert, um dann in den folgenden Kapiteln analysiert und ggf. aktualisiert zu werden.

Wie im Folgenden dargestellt wird, sind in den ersten acht Jahren nach Beschluss der Sanierungssatzung im hier untersuchten Bereich bereits einige Ziele umgesetzt worden. Rein quantitativ besteht – vergleicht man die Projekte in diesem Bereich mit der Anzahl der Projekte im übrigen Sanierungsgebiet West – in den hier untersuchten Blöcken noch etwas Nachholbedarf.

Im Folgenden werden die ursprünglichen Ziele erst einmal dargestellt und auch neue Entwicklungen seit Sanierungsbeginn beschrieben.

### **1.2.1 Bisherige Ziele des Sanierungsrahmenplans für den Bereich Frankenthaler Straße (Blöcke 14 und 15)**

Für den Abschnitt der Frankenthaler Straße besteht das Ziel einer Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe. Auch ist es Sanierungsziel, folgende sich aus der Mischnutzung ergebenden Missstände zu beseitigen:

(Zitate aus dem Rahmenplan 2000)

„Die Entwicklung parallel zur Frankenthaler Straße befindet sich im Umbruch. Alte Steinmetzbetriebe werden geschlossen, neue Betriebe des Kfz-Gewerbes siedeln sich als Mischbetriebe ausländischer Händler und Handwerker an. Eine klare Vorgabe zur Bebauungsentwicklung fehlt. Ungeordnete Bauaktivitäten durch Behelfsbauten der neu angesiedelten Betriebe finden statt. Vorhandene Brachflächen werden Zwischennutzungen zugeführt. Diese ungeordnete Entwicklung parallel zur Frankenthaler Straße fördert eine weitere Verdrängung der ursprünglichen Bau- und Gewerbestruktur. Die sich abzeichnende unkoordinierte Mischentwicklung von Kleingewerbe, Restwohnen und Übergangslösungen ist für die Entwicklung des Stadtteils West und für die Eingangssituation des Stadtfriedhofs nicht förderlich. Der Hauptmangel des Mischgebietes ist in der desolaten Bebauungsstruktur der Gewerbeflächen auszumachen, wodurch selbst die positiven Ansätze der alten Wohnbebauung stellenweise in den Hintergrund geraten. Die Wohnfunktion leidet zudem unter der Lärmemission der Bahn. Eine klare Entwicklungsdirektive fehlt.“

#### **1.2.1.1 Nutzungsstruktur Frankenthaler Straße**

- Mischgebiet Wohnen und Gewerbe ist zu erhalten, wobei der Schwerpunkt des Gewerbes im Bereich Dienstleistungen und die Wohnnutzung nicht störendes Gewerbe liegt
- Zufällige Gewerbeentwicklungen unterbinden
- Betriebsverlegung (Bordelle, Bars) zur Aufwertung von Wohn- und Gewerbestandort und Stärkung der Dienstleistungsfunktion
- Erscheinungsbild der Gewerbeflächen verbessern
- Wohnunverträgliche Gewerbebetriebe auslagern
- Neuordnung und Neubebauung der Gewerbeflächen nach Erarbeitung von städtebaulichen Planungsanforderungen (Gestaltungssicherungsinstrumente); Stadtbildverbesserung und damit positiverer Gesamteindruck der Adresse Frankenthaler Straße
- Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen

#### **1.2.1.2 Baustruktur/Stadtgestalt Frankenthaler Straße**

- Altbausanierung und Modernisierung der Wohngebäude
- Wohnen sichern und verbessern
- Einbau von Lärmschutzfenstern
- Wohnungszusammenlegung zugunsten größerer Wohnungen
- Bauliche Ergänzungen der Blockrandbebauung parallel zur Frankenthaler Straße, indem die Bebauungszeile durch eine Neubebauung ergänzt und abgeschlossen wird

- Baulückenschließung unter Beachtung der 4 bis 5-geschossigen Gebäudehöhen zur besseren räumlichen Wirkung auf die Geschlossenheit des Straßenrandes
- Ordnen der Gewerbebetriebe mit Hilfe von Gestaltungssicherungsinstrumenten (Gestaltungsfibel)

### 1.2.1.3 Wohnumfeld/Freiflächen

- Entkernung der vorhandenen Hinterhofbebauung wo möglich
- Neugestaltung entkernter Hinterhöfe zugunsten höheren Freizeitwerts und/oder Entsiegelung
- Lärmschutzmaßnahmen parallel zur Bahntrasse errichten und begrünen
- Fassung des öffentlichen Straßenraumes durch stadtbildprägende Baumzeile: Wiederherstellung der historischen Allee (Schloss Oggersheim bis Mannheimer Brückenkopf); hierauf ist bei notwendigen Änderungen der unterirdischen Infrastruktur zu achten

### 1.2.1.4 Verkehr

- Linksabbiegespur von der Frankenthaler Straße aus Richtung Oggersheim in Richtung Hemshof (Norden) einrichten (unter gegebenen Bedingungen nicht durchführbar, jedoch im Rahmen eines gesamtstädtischen Verkehrskonzepts und einer Platzneugestaltung zukünftig zu berücksichtigen)
- Haltestellenstandort verbessern (Haltestelle verlegen)

Es bedarf im Fall der Frankenthaler Straße einer Konkretisierung, weil seit Satzungsbeschluss Anfang 2001 viele negative Entwicklungen dort stattgefunden haben. Nicht zuletzt muss der öffentliche Raum aufgewertet werden, was zunächst voraussetzt, dass nicht zufriedenstellende Zustände auf Privatgrundstücken beseitigt werden, damit der öffentliche Raum überhaupt wahrgenommen und genutzt werden kann.

## 1.2.2 Bisherige Ziele und neue Entwicklungen des Sanierungsrahmenplans für den Bereich Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (Blöcke 18 und 19):

### 1.2.2.1 Nutzungsstruktur Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg

- Eindeutige Entwicklungsfestlegung für den Block, entweder a) Verbindung der Grünzüge oder b) Stabilisierung als Gewerbegebiet
- Bauliche Definition oder Neudefinition der Nutzungsgrenzen
- Aktivierung der Brachflächen
- Nutzungsentflechtung im Blockinnenbereich
- Reduzierung der Wohnungen zugunsten von Gewerbe
- Reduzierung der Wohn- und Gewerbenutzung zugunsten von öffentlichem Grün

### 1.2.2.2 Baustruktur/Stadtgestalt Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg

- Der Übergangsbereich zwischen Hemshof und West soll einer städtebaulichen Ordnung zugeführt und aufgewertet werden.
- Gestalterische Mindestanforderungen an die Bebauung Lagerplatzweg (Kleingewerbe und Handel) festlegen
- Bauliche Neuordnung der Ecke Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünzwieg-Straße (Erhalt der Tankstellengebäude prüfen)

### 1.2.2.3 Wohnumfeld/Freiflächen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg

- Neugestaltung des Marien-Kirchenvorplatzes zu Gunsten der Frischluft- und Grünschneise (Friedenspark-Ebertpark)
- Reduzierung der Versiegelung zu Gunsten einer weitestgehenden Durchgrünung

### 1.2.2.4 Verkehr Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg

- Abbiegespuren neu ordnen
- Standort für Straßenbahnhaltestelle aufwerten

### 1.2.3 Allgemeine neue Entwicklungen seit 2000 für den hier untersuchten Bereich

- Das Gelände des Gewerbe- und Mischgebiets Lagerplatzweg war zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen (1998/1999) für eine mögliche Landesgartenschau in Betracht gezogen worden. Deswegen war im bisherigen Rahmenplan für diesen Block eine „Durchgrünung und Verbindung der Grünzüge“ vorgeschlagen worden. Nachdem eine Landesgartenschau nicht realisiert wurde, bleibt aber das Stadtentwicklungsziel weiter bestehen, diese grüne Achse vom Rathaus über Friedenspark und Ebertpark bis zum Willersinn-Gebiet zu entwickeln.
- Für den Eckbereich Rohrlachstraße/Bürgermeister-Grünzwieg-Straße hat sich inzwischen ein Investor gefunden. Die Tankstelle wurde abgebrochen. An deren Stelle ist ein Neubau einer Bäckereifiliale entstanden. Stadtgestalterische Vorgaben wurden, soweit für den Investor möglich und sinnvoll, berücksichtigt. Dadurch wurde eine stadtgestalterische Verbesserung erzielt und ein attraktiver Treffpunkt geschaffen. Das ursprüngliche Ziel einer geschlossenen Blockfassade (Deutliche Straßenraumkante) zur Rohrlachstraße ist zumindest in einem ersten Schritt teilweise erreicht worden. Weitere Maßnahmen auf den umliegenden Grundstücken müssen folgen.
- Das benachbarte Gebäude Bürgermeister-Grünzwieg-Straße 61 wurde inzwischen modernisiert.
- Nördlich des Bahndamms ist eine Taxizentrale konkret geplant, kann jedoch erst errichtet werden, wenn die im Folgenden genannte

Lärmschutzwand fertig ist.

- Die im Rahmenplan 2000 vorgesehene Lärmschutzwand beiderseits des Bahndamms ist seitens der Bahn jetzt geplant. Mit dem Bau soll im Verlauf des Jahres 2010 begonnen werden.
- 

### 1.3 Vorgehensweise/Methodik

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, zunächst die Bestandsaufnahme zu aktualisieren, indem neben aktuellen Daten auch tatsächliche Rahmenbedingungen (Wirtschaft, politische Ziele, Wünsche der Eigentümer) berücksichtigt werden. Danach wird eine neue Definition der Sanierungsziele erfolgen und der städtebauliche Rahmenplan an die aktuelle Entwicklung angepasst.

#### **Bestandsaufnahme und Analyse:**

Ausgehend von der bestehenden Situation und den erreichten Sanierungserfolgen wird analysiert, in welchen Bereichen weiterhin Handlungsbedarf besteht. Inhaltliche Schwerpunkte bilden: die städtebauliche Struktur, die Nutzungen, die Stadtgestalt, die Freiflächen, der Verkehr und die Sozialstruktur.

Wie in Kapitel 2.4 dieser Untersuchung noch erläutert wird, werden die Ergebnisse des Integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt (Oktober 2007) hier mit berücksichtigt.

Parallel dazu erfolgt eine Ermittlung der bislang bereits erzielten Sanierungserfolge.

#### **Definition Sanierungsziele:**

Aus der Analyse werden die bisherigen Entwicklungsziele für das Sanierungsgebiet überprüft und aktualisiert. Im Folgenden werden die Handlungsansätze und Maßnahmen abgeleitet werden.

Die allgemeinen Sanierungsziele werden in einem zeitgemäßen Leitbild zusammengefasst und die Bereiche mit Handlungsschwerpunkten herausgestellt.

#### **Rahmenplan**

Im nächsten Schritt erfolgt eine Konkretisierung und Überarbeitung des Rahmenplans.

#### **Beispielprojekte**

Für Bereiche, in denen besonderer Handlungsbedarf besteht, werden beispielhaft Bbauungs- und Umgestaltungsmöglichkeiten aufgezeigt.

#### **Langfristige Sicherung**

Um die formulierten Entwicklungsziele zu sichern, sind als Abschluss der vorliegenden Untersuchung geeignete Planungsinstrumente zur langfristigen Sicherung der Sanierungsziele dargestellt.

## **2. Räumliche Einbindung und Entwicklung**

### **2.1 Lage des Sanierungsgebietes West und der hier näher untersuchten Blöcke Nr. 14, 15, 18 und 19 (vgl. auch Abb. 3)**

Die untersuchten Blöcke (zusammen 4,5 ha) liegen im Stadtteil West, dem mit etwa 4.550 Einwohnern kleinsten der 14 Stadtteile Ludwigshafens. Räumlich liegt der Stadtteil nahe am Zentrum. Er ist durch Gleisanlagen des Güterbahnhofs und des Hauptbahnhofs, durch die Bahnstrecke nach Worms, durch eine Hochstraße (die B 44 und die B 37) sowie durch den städtischen Hauptfriedhof von den anderen Stadtteilen getrennt.

Zusätzlich zur peripheren Lage ist der Stadtteil durch starken Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Problemen belastet. Der Stadtteil leidet unter den Verkehrsimmissionen.

### **2.2 Flächennutzungsplan 1999**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen aus dem Jahre 1999 stellt einen Großteil des Sanierungsgebietes als Wohnbaufläche dar. Speziell der hier näher untersuchte Bereich ist als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich um die Stadtteilverbindungsstraßen Frankenthaler Straße, Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünzweigstraße.

Die Straßenbahnlinie innerhalb der Frankenthaler Straße und die Bahntrassen sind ebenfalls im Flächennutzungsplan enthalten.

Der Flächennutzungsplan gibt im Erläuterungsbericht mit Bezug auf das Stadtentwicklungskonzept 2010 folgende Planungsleitlinien vor, die für das Sanierungsgebiet West von Belang sind: „... wird angestrebt, etwa die Hälfte des gesamten Wohnungsbedarfs im bebauten Innenbereich zu decken. (...) Die Innenentwicklung soll durch die Nutzung von Baulücken, Aufstockungen oder Dachausbau sowie Wiederbebauung ehemaliger Gewerbegrundstücke realisiert werden. (...)“ „die Stadtteilzentren sind in ihrer Funktion zu erhalten und als wohnungsnaher Versorgungsstandort auszubauen (...) für die einzelnen Stadtteilzentren sind – speziell auf die jeweilige Situation zugeschnittene – Konzepte notwendig.“

#### **Planerisch relevant sind dabei:**

- die planerische Definition der Zentren, um die gewünschte Funktionsmischung baurechtlich umsetzen zu können
- die Bereitstellung von Gebäuden und Flächen, die auch die Umsetzung moderner Einkaufsformen (...) ermöglichen“.

Das Hauptziel der Planung ist die Erhaltung und Schaffung einer lebenswerten Stadt. Hierzu sollen insbesondere zeitgemäße und zielgruppenorientierte soziale Angebote und Dienstleistungen gewährleistet werden. Dabei finden die unterschiedlichen Bedürfnisse von Familien, Kindern, Frauen und älteren Mitbürgern besondere Beachtung.

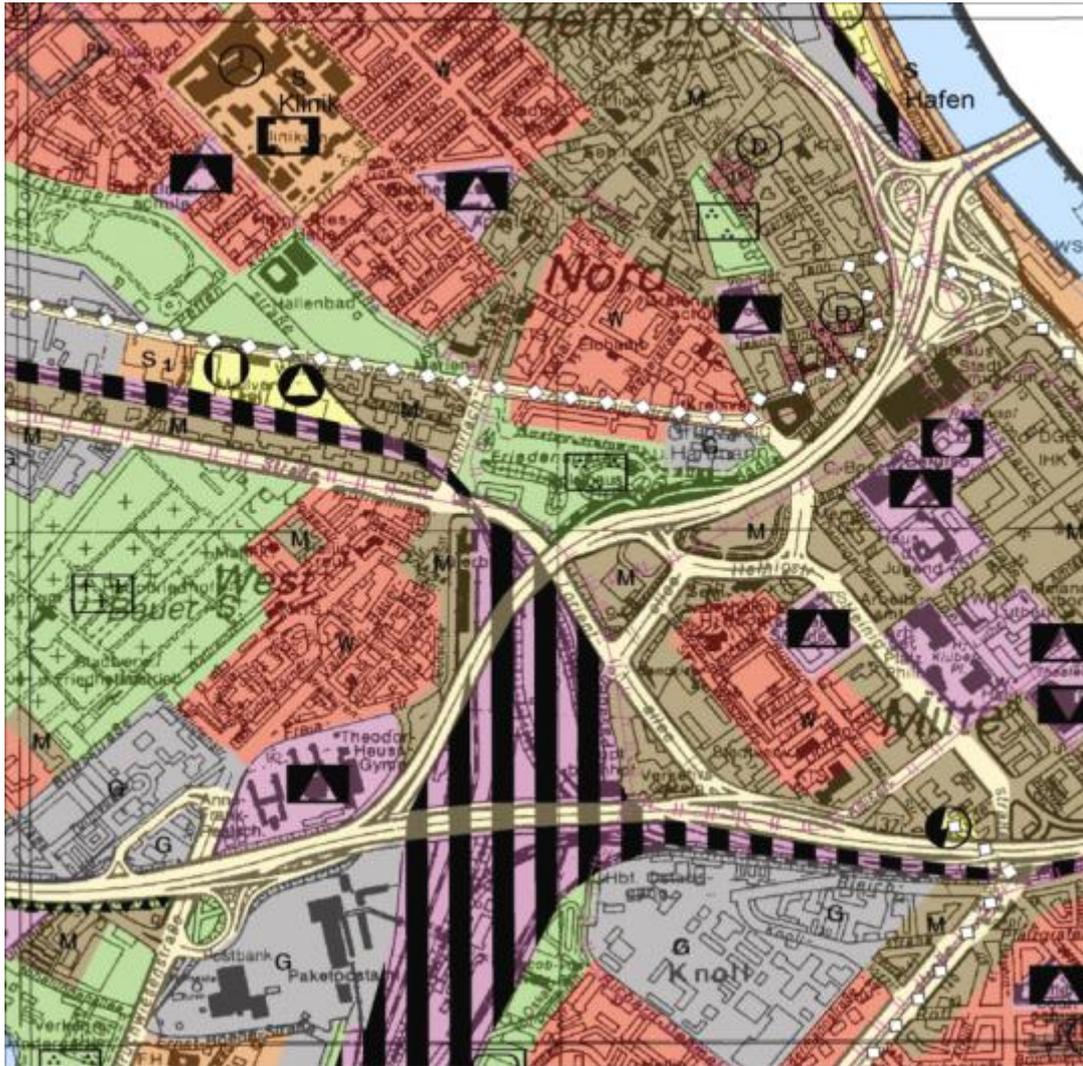


Abb. 4: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 1999

### 2.3. Historische Entwicklung von West

Die Darstellung der Historie des Stadtteils beschränkt sich auf für die hier untersuchten Teilbereiche relevante Aspekte:

- 1741: Frankenthaler Straße als Verbindungsstraße zwischen Rheinschanze (Ludwigshafen) und Oggersheim angelegt als sogenannte Salinenstraße und Oggersheimer Chaussee, Pappelallee; 1906 umbenannt in Frankenthaler Straße
- 1806: Errichtung des alten „Rohrlacher Hofes“ (ehem. Frankenthaler Straße 72, heute abgerissen) vor den Toren der Schanze
- 1846 ff. Bau der Eisenbahnlinien und des alten Bahnhofs, damit Festlegung der Entwicklungsgrenzen des Stadtteils West nach Norden und Abtrennung von der Innenstadt. Mit dem späteren Abzweig der Bahn Richtung Mannheim am Rohrlacher Hof ist das „abgedrängte

Grundstück“ Frankenthaler Straße 70 und 72 entstanden.

- 1905 ff. Siedlungsentwicklung entlang der Frankenthaler Straße mit gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern als 3 bis 5-geschossige Bebauungszeilen. Die Gebäude und ihre Nutzungen waren hauptsächlich von zwei Faktoren geprägt: Typische „Wegelagerer“ an einer Einfallstraße oder „Versorger“ für den Friedhof.
- Die Bürgermeister-Grünzeig-Straße hieß früher Humboldt Straße. Sie endete in der Stadt direkt am Bahnhof. Im Gegensatz zur Frankenthaler Straße führte sie nicht aus der Stadtmitte zu einem anderen Ort, sondern in ein damals neu angelegtes Industriegebiet.
- Schon sehr früh wurde auf dem heutigen Gelände der Müllverbrennung eine städtische Gasfabrik angesiedelt. Durch diese Nutzungsvorgabe war die weitere Entwicklung des Gebiets zu einem Gewerbe- und Mischgebiet beeinflusst.
- 1990 etwa 4.800 Einwohner im Stadtteil West mit weiter abnehmender Tendenz

#### **2.4 Integriertes Handlungskonzept „Soziale Stadt“ West aus dem Jahr 2007 (vgl. Abbildung 2, Kap. 1)**

Das im Oktober 2007 aktualisierte von der ADD noch abzusehende integrierte Handlungskonzept Soziale Stadt West ist die inhaltliche Grundlage für die Fortsetzung des Soziale Stadt-Programms im Gebiet Ludwigshafen-West. Aus diesem Programm wird die Sanierung West gefördert. Das Integrierte Handlungskonzept (2007) bewertet die Ergebnisse der bisherigen Umsetzung des Programms Soziale Stadt. Bewertet werden sowohl nicht investive Maßnahmen des sozialen Bereiches als auch investive Maßnahmen wie beispielsweise die des Bau- und Sanierungsbereiches.

In Kapitel drei des Integrierten Handlungskonzepts Soziale Stadt West (2007) wird Bezug genommen auf die Ziele des Sanierungsrahmenplanes. Diese bedürfen nun nach neun Jahren Laufzeit der Sanierung einer Aktualisierung und auch Konkretisierung.

Es wurde mit den beiden Blockkonzepten im Bereich des Mischgebietes „Frankenthaler Straße“ und des „Gewerbe- und Mischgebietes Lagerplatzweg“ begonnen, weil - wie in Kapitel 1.1. und 1.2 dieser Untersuchung dargelegt - in diesen Bereichen des Sanierungsgebietes die Probleme am größten sind. Zudem bilden die hier untersuchten Bereiche sozusagen das Eingangsportal zum Stadtteil West, wenn man aus Richtung Innenstadt oder aus Richtung Hemshof kommt. Folglich strahlen sowohl positive als auch negative Entwicklungen auf das übrige Sanierungsgebiet West aus.

Schnellen Handlungsbedarf erfordern beispielsweise einige gewerbliche Nutzungen in den hier untersuchten Teilbereichen und die damit verbundene Problematik auch für die Wohnnutzung.

Neben der Durchführung sozialer Projekte ist es ein wesentliches Ziel des Programms Soziale Stadt, auch durch bauliche Veränderungen die Lebensbedingungen innerhalb des von diesem Programm geförderten Quartiers zu verbessern.

Zum Thema „Bürgerbeteiligung“ ist anzumerken, dass zur Erstellung dieser Blockkonzepte ursprünglich wie im Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt West (2007) dargestellt und auch im BauGB in den §§ 171 e und 137 vorgesehen, eine andere Form der Beteiligung aller am Planungsprozess Betroffenen vorgesehen war. Vorgesehen waren mehrere Informationsabende, innerhalb derer Probleme und auch erste Lösungsvorschläge diskutiert werden und bei denen dann im Rahmen von Themenarbeitskreisen (wie beispielsweise Verkehr, Stadtgestalt, Gewerbe...) Betroffene ihre Vorschläge oder auch Kritik äußern können. Da der ersten und einzigen Einladung im September 2007 nur sehr wenige Eigentümer folgten, wurde auf weitere Veranstaltungen verzichtet. Statt dessen wurden die Hauseigentümer einzeln befragt. Erreicht wurden fast alle Eigentümer.

### 3. Zielaussagen des Rahmenplans von 2000

Im Rahmen der Bestandsanalyse soll nun die Weiterentwicklung des Untersuchungsgebietes dargestellt werden. Daher werden zunächst die den hier untersuchten Teil des Sanierungsgebietes betreffenden Zielaussagen des städtebaulichen Rahmenplans von 2000 aufgeführt.

Die Rahmenplanung 2000 besteht aus folgenden Teilen:

- Nutzungskonzept
- Grünordnungskonzept/Wohnumfeld
- Gestaltungskonzept/Stadtgestalt
- Verkehrskonzept

Folgende Zielaussagen wurden im Rahmen des städtebaulichen Rahmenplans von 2000 bezüglich der Bereiche Frankenthaler Straße und Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg formuliert:

#### 3.1 Bereich Nutzung

- Betriebsverlegung (Bordelle, Bars) in der Frankenthaler Straße zur Aufwertung des Wohn- und Gewerbebestands und zur Stärkung der Dienstleistungsfunktion
- Zufällige Gewerbeentwicklung Frankenthaler Straße unterbinden
- Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen
- Neuordnungsmaßnahmen Gewerbe zusammen mit Gestaltungsverbesserung (positiverer Gesamteindruck der Adresse „Frankenthaler Straße“)
- Aktivierung der Brachflächen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg
- Nutzungsentflechtung in den Blockinnenbereichen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg
- Reduzierung der Wohnungen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg zugunsten von Gewerbe
- Reduzierung der Wohn- und Gewerbenutzung zugunsten von öffentlichem Grün

### 3.2 Bereich Grünordnung/Wohnumfeld

- Entkernung der vorhandenen Hinterhofbebauung Frankenthaler Straße, wo möglich
- Lärmschutzeinrichtungen parallel zur Bahntrasse begrünen
- Neugestaltung entkernter Hinterhöfe zugunsten höheren Freizeitwerts und/oder Entsiegelung
- Fassung des öffentlichen Straßenraumes durch stadtbildprägende Baumzeile: Wiederherstellung der historischen Allee (Schloss Oggersheim bis Mannheimer Brückenkopf); berücksichtigen bei notwendigen Änderungen der unterirdischen Infrastruktur
- Reduzierung der Versiegelung Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg zugunsten einer weitestgehenden Durchgrünung

### 3.3 Bereich Gestaltung/Stadtgestalt

- Neuordnung zur räumlichen Stabilisierung des Blockrands Frankenthaler Straße
- Ordnen der Gewerbebetriebe Frankenthaler Straße mit Hilfe von Gestaltungssicherungsinstrumenten (Gestaltungsfibel)
- Altbausanierung und Wohnungsmodernisierung
- Lärmschutzmaßnahme parallel zur Bahntrasse
- Wohnungszusammenlegung zugunsten größerer Wohnungen
- Einbau von Lärmschutzfenstern
- Wertvolle Bebauungszeile durch Neubebauung ergänzen und abschließen
- Baulückenschließung (Ecke Rohrlachstr./Frankenthaler Straße) unter Beachtung 4 bis 5-geschossiger Gebäudehöhen zur besseren räumlichen Wirkung auf die Geschlossenheit des Straßenrandes.
- Ergänzungsbauten mit raumbildender Gebäudeanordnung parallel zur Frankenthaler Straße
- Brachflächenaktivierung
- Gestalterische Mindestanforderungen an die Bebauung Lagerplatzweg (Kleingewerbe und Handel) festlegen
- Bauliche Neuordnung Ecke Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünweg-Straße (Erhalt Tankstellengebäude prüfen)

### 3.4 Bereich Verkehr

- Neuordnung der beiden Kreuzungsbereiche  
Rohrlachstraße/Frankenthaler-Straße und  
Rohrlachstraße/Bürgermeister-Grünzweigstraße
- Einrichtung einer Linksabbiegespur von der Frankenthaler Straße  
Richtung Norden
- Haltestellenverlegung Frankenthaler Straße
- Neuregelung der Abbiegespuren Ecke Bürgermeister-Grünzweig-  
Straße/ Rohrlachstraße
- Aufwertung der Straßenbahnhaltestelle Frankenthaler Straße

#### 4. Bestandsaufnahme und Analyse

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse findet ein Vergleich zwischen der Bestandsaufnahme der Vorbereitenden Untersuchung 1998/1999 und der aktuellen Situation (ab 2007 Rahmenplanfortschreibung) statt. Hierzu wird auf die Untersuchungsansätze (d.h. die damals zusammengestellten Pläne) zurückgegriffen.

##### 4.1 Statistische Einheiten

In der nachfolgenden Bestandsanalyse wird auf die statistischen Bezirke Bezug genommen, die im *Plan Nr. 4.1 Statistische Bezirke* für das Untersuchungsgebiet dargestellt sind.

- Block 14: Statistischer Block Nr. 1417-03  
Frankenthaler Straße 70-86
- Block 15: Statistischer Block Nr. 1417-03  
Frankenthaler Straße 88-124 (in den Vorbereitenden Untersuchungen noch Nr. 85-89 berücksichtigt, die hier weggelassen werden, da außerhalb des Sanierungsgebiets)
- Block 18: Statistischer Block Nr. 1327-13  
Lagerplatzweg 1-9
- Block 19: Statistischer Block Nr. 1327-11 + 12  
Rohrlachstraße 96-98  
Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59-87  
Lagerplatzweg 2-20

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Abgrenzung der Blöcke ("Rahmenplan 2000")

- Blöcke
- Baublöcke der statistischen Bezirke
- - - Bearbeitungsgebiet
- · - · - Untersuchungsgebiet 2000



Plannummer:  
4.1  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
**Freie Architekten + Stadtplaner**  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



## 4.2 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet (Blöcke Nr. 14, 15, 18 und 19) ist geprägt von einer Mischnutzung, die auch im Flächennutzungsplan so dargestellt ist.

Problematisch ist jedoch die Art der gewerblichen Nutzung, da diese oftmals nicht mit der Wohnnutzung verträglich ist. So verhindert oder verdrängt der vergleichsweise hohe Anteil an Nutzungen in Form von Kfz-Werkstätten, Gebrauchtwagenhändlern und Rotlichtbetrieben hochwertigere, dem Ort angemessenere Nutzungen. Im Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt West (2007) wird als Leitbild für das Gebiet von einem „innenstadtnahen Wohnstandort für junge Familien und mittlere Bevölkerungsschichten“ gesprochen. Diesem auf das gesamte Soziale-Stadt-Gebiet bezogenen Ziel wird die derzeitige Nutzungsstruktur in den hier näher untersuchten Bereichen noch nicht hinreichend gerecht, zumal es sich um Mischgebiete und nicht um allgemeine Wohngebiete handelt.

Was die Ursachen für diese Nutzungsproblematik sind, wird im Folgenden analysiert. Eine der Ursachen ist sicherlich, dass viele Hauseigentümer selbst nicht im Gebiet wohnen und die Vermietung ihrer Grundstücke primär als Einnahmequelle sehen. Es wird also an den Meistbietenden (oft Gebrauchtwagenhändler) vermietet und nicht an Einrichtungen, die zu einem familienfreundlichen Stadtteil passen. Dies ist einerseits nachvollziehbar, andererseits aber nicht ohne Konsequenzen für den Stadtteil und das Wohlbefinden der Bewohner und dort Arbeitenden. Nicht zuletzt auch angesichts der bereits modernisierten Gebäude Frankenthaler Straße 126-142 besteht eine Verpflichtung sowohl gegenüber den Eigentümern als auch gegenüber den Bewohnern, auch das Wohnumfeld und die Bebauung der Umgebung besser zu gestalten und Nutzungen anzubieten, die den Bewohnern dienen.

Wie in Kapitel 6.1 dargestellt, wird derzeit das Einzelhandelskonzept der Stadt Ludwigshafen fortgeschrieben. Vorbehaltlich des Ergebnisses lässt sich derzeit feststellen, dass im hier untersuchten Gebiet die Versorgung mit Einzelhandelsbetrieben zur Deckung des täglichen Bedarfs (beispielsweise Drogeriemarkt, Supermarkt) besser sein könnte. Der Versorgung dienende Einzelhandelsnutzungen beschränken sich auf eine Metzgerei und einen Penny-Markt in der Frankenthaler Straße und eine neu errichtete Bäckereifiliale an der Ecke Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße. An dieser Stelle ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass der Stadtteil West durch seine geringe Größe mit rund 4.500 Einwohnern an der Grenze der Tragfähigkeit zeitgemäßer Einzelhandelsgeschäfte ist.

Weniger familienfreundliche Einrichtungen der Gastronomie und Nachtclubs befinden sich insbesondere in der Frankenthaler Straße. Die bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen für sinnvoll erachteten Dienstleistungs- und Büronutzungen (Ärzte, Rechtsanwälte etc.) spielen auch heute im untersuchten Gebiet noch eine sehr geringe Rolle. Auch besteht nach wie vor ein Defizit an Spielflächen für Kinder im Bereich Frankenthaler Straße. Aufgrund der Nähe zum Hauptfriedhof sind die traditionell in der Frankenthaler Straße ansässigen beiden Steinmetzbetriebe (früher waren es fünf) und zwei Blumenhändler dort sinnvoll und erwünscht.

Die Zielsetzung der Vorbereitenden Untersuchung, störende Betriebe (Bordelle, Bars, Gebrauchtwagenhändler) zu verlagern, um die Frankenthaler Straße aufzuwerten und die Dienstleistungsfunktion zu stärken, konnte bislang noch nicht umgesetzt werden, was unter anderem auch daran liegt, dass das keine Ersatzstandorte geboten werden konnten.

Dem Ziel einer Aktivierung der Brachflächen im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg ist man hingegen bereits nähergekommen. Durch den Verkauf des städtischen Tankstellengrundstücks Bürgermeister-Grünweg-Straße 59 an eine Bäckereifiliale wurde nicht nur im Hinblick auf die Nutzung, sondern auch stadtgestalterisch der richtige Weg eingeschlagen. Weitere Verbesserungen wurden erzielt durch die Sanierung des Nachbarhauses Bürgermeister-Grünweg-Straße 61. Geplant ist die Freiflächengestaltung und langfristige Bebauung des Grundstücks Lagerplatzweg 4. Im übrigen Teil des Gewerbe- und Mischgebiets Lagerplatzweg steht die anvisierte Nutzungsentflechtung in den Blockinnenbereichen noch aus. Im Rahmen dieser Untersuchung werden diesbezüglich Gestaltungsvorschläge und Vorschläge zur Grundstücksneuordnung gemacht.

### **Gegenüberstellung Wohnungszahl und Nutzungsstruktur Vorbereitende Untersuchung – Bestandsaufnahme 2007:**

<b>Frankenthaler Straße Blöcke 14/15</b>	<b>Vorbereitende Untersuchung 1998/1999</b>	<b>Bestandsaufnahme 2007</b>
<b>Anzahl der Wohnungen</b>	91	91
<b>Anzahl der Gewerbe</b>	17	19
<b>Davon: Lokale/Bars/Imbiss</b>	5	2
<b>Davon: Kfz-Betriebe (Gebrauchtwagenhandel und Autoreparaturwerkstätten)</b>	5	7
<b>Davon: Einzelhandelsbetriebe und Handwerk (auch Blumen und Steinmetz)</b>	5	6
<b>Davon: Dienstleister</b>	2	4

Hierzu ist anzumerken, dass sich tatsächlich seit Beginn der Sanierung West die Wohnungszahl und hiermit auch die Anzahl der modernisierten Wohnungen in der Frankenthaler Straße beträchtlich erhöht hat. Denn durch die Modernisierung der Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142, entstanden aus den dort ehemals 50 Wohnungen insgesamt 66 Wohnungen (Dachgeschossausbau). Da die Objekte nach erfolgter Modernisierung aus der Sanierung entlassen wurden, werden sie im Rahmen dieser Untersuchung nicht berücksichtigt. Dennoch soll die Modernisierung der Objekte nicht ohne Auswirkungen auf sonstige Teile der Frankenthaler Straße bleiben. Erhofft werden positive Auswirkungen auf die Bewohner- und Geschäftsstruktur.

Außer der Wohnnutzung sind folgende Nutzungen vorhanden:

Frankenthaler Str. 72 Autoreparaturwerkstatt und Gebrauchtwagenhandel

Frankenthaler Str. 74 Piercingstudio, Bestattungsinstitut

Frankenthaler Str. 76 Trockenbau/Fliesenleger

Frankenthaler Str. 80 Vertrieb von Telekommunikationsprodukten, Onlineshop

Frankenthaler Str.	82	Gaststätte besonderer Betriebsart
Frankenthaler Str.	84	Metzgerei
Frankenthaler Str.	86	Kfz-Zubehör und Bars/Kneipe
Frankenthaler Str.	88/90	Gebrauchtwagenhandel
Frankenthaler Str.	94	Gebrauchtwagenhändler
Frankenthaler Str.	98/100	Autoreparaturwerkstatt
Frankenthaler Str.	104	Gebrauchtwagenhandel und Autoreparaturwerkstatt
Frankenthaler Str.	108	Blumenhändler
Frankenthaler Str.	110	Steinmetz
Frankenthaler Str.	112	Gebrauchtwagenhandel
Frankenthaler Str.	114 a	Steinmetz
Frankenthaler Str.	114	Elektrotechniker; An- und Verkauf von Trödlern über das Internet

Blöcke 18/19 Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg	Vorbereitende Untersuchung 1998/1999	Bestandsaufnahme 2007
Anzahl der Wohnungen	85	88
Anzahl der Gewerbe	17	21
Davon: Lokale/Bars/Imbiss	2	2
Davon: Kfz-Betriebe	5	6
Davon: Einzelhandels- betriebe und Handwerk (auch Blumen und Steinmetz)	6	7
Davon: Dienstleister	4	6

Bürgermeister-Grünzweig-Str.	59	Bäckereifiliale; Restaurant
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	67	Motorradhandel; Kfz-Reparaturservice
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	75	Tapeten, Bodenbeläge
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	77	Asbestsanierung/Leiharbeitsfirmen, Gebäudereinigung; Schrotthändler
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	79-81	Leiharbeitsfirma, Immobilienverwaltung; PC- Verkauf; Gebäudereinigungsfirma,
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	81	Handelsvertretung, Kurzwagen
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	83 a	Gesundheitsüberwachung, PC-Arbeiten
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	85	Demontage u. Abbrucharbeiten
Bürgermeister-Grünzweig-Str.	87	Abfallverwertung (GML)

Lagerplatzweg	1a	Gebrauchtwagenhandel, Kleintransporte
Lagerplatzweg	2	Eisenwarenhandel, Geschenkartikelherstellung
Lagerplatzweg	3	Schank- und Speisewirtschaft, Disco, Kunstgewerblicher Handel

Lagerplatzweg	5/7	Brennstoffhandel, Taxibetrieb, Leihwagen service, Abschleppdienst
Lagerplatzweg	9	Gebrauchtwagenhändler, Export Import
Lagerplatzweg	12	Vermietung und Verkauf Bühnenbilder
Lagerplatzweg	14	Vermittlung von Mietwagen/Limousinen

### **Leerstehende Wohnungen Ende 2007**

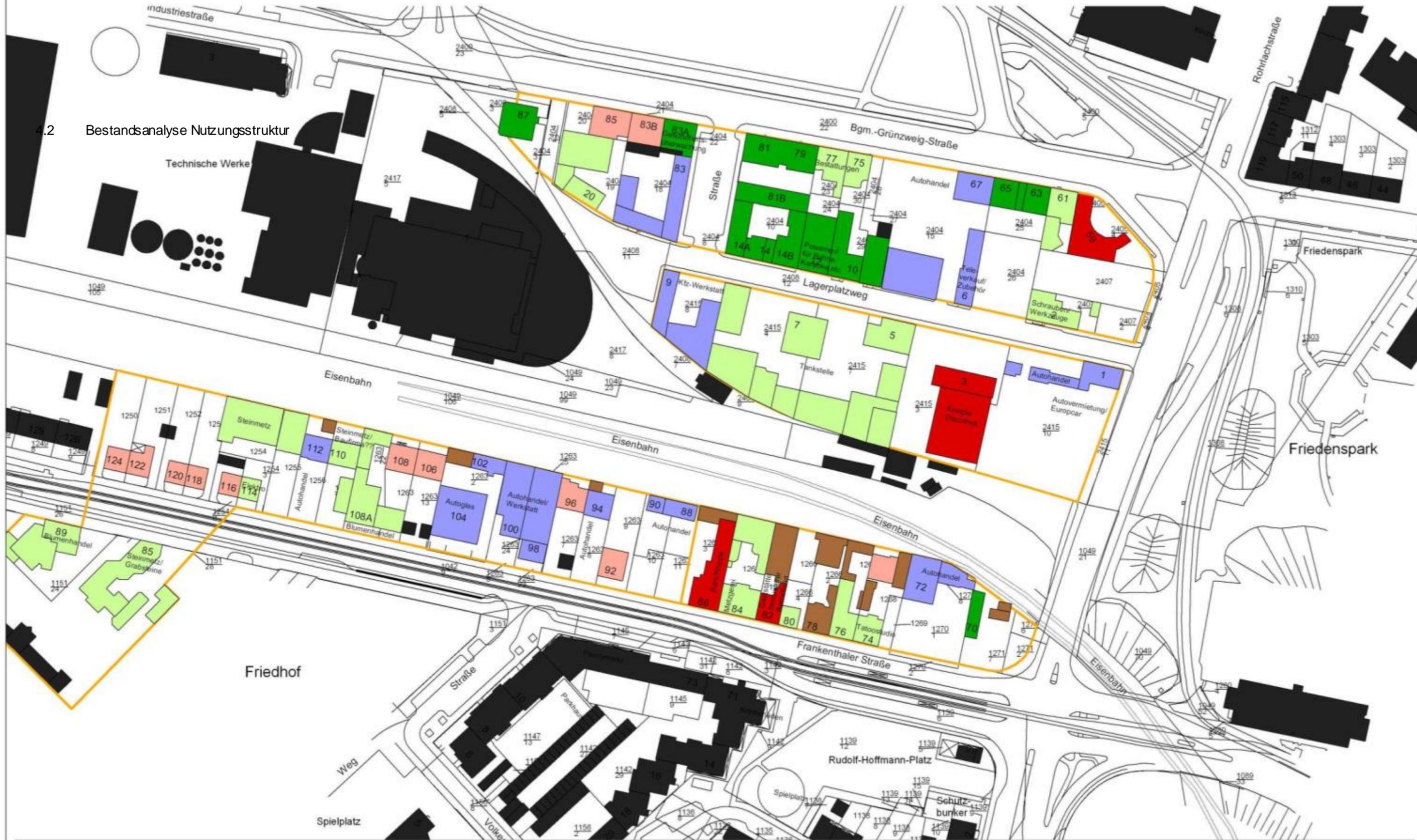
Über die Vorbereitenden Untersuchungen hinausgehend wurden hier noch für alle untersuchten Blöcke die leerstehenden Wohnungen erfasst:

Im Bereich Frankenthaler Straße standen Ende 2007 22 Wohnungen (24% aller dortigen Wohnungen) leer. Im Bereich Lagerplatzweg standen Ende 2007 11 Wohnungen leer (rund 13 % aller dortigen Wohnungen). Die Leerstände weisen auf Modernisierungsbedarf und/oder sonstige Probleme wie Lärmproblem oder Gemengelagenproblematik hin, die das Wohnen unattraktiv machen.

Plan Nr. 4.2 Bestandsanalyse Nutzungsstruktur

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein

## 4.2 Bestandsanalyse Nutzungsstruktur



### Bestandsanalyse Nutzungsstruktur

Nutzungen in der Erdgeschosszone

- Wohnen
- Lokale/Bars/Kneipen/Cafés
- Kfz-Handel/Kfz-Reparatur)
- Einzelhandel und Handwerk
- Dienstleistungen
- Leerstand



Plannummer:  
4.2.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephaniastraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



### 4.3 Baustruktur/Stadtgestalt

#### 4.3.1 Städtebauliche Struktur und Stadtbild

In der Frankenthaler Straße ergeben sehr unterschiedliche Gebäudetypen und deren Standorte auf den Parzellen ein stark durchlöcherteres, durch Vor- und Rücksprünge geprägtes Stadtbild. Es ist wichtig, bei der Beurteilung der Bausubstanz deren historische Entwicklung (vgl. hierzu Kap. 2.3) zu beachten:

Wie dort beschrieben ist, entstand 1806 der alte „Rohrlacher Hof“ (ehem. Frankenthaler Straße 72, heute abgerissen) vor den Toren Ludwigshafens. Ab 1846 wurden die Eisenbahnlinien und der alte Bahnhof errichtet, wodurch die Entwicklungsgrenzen des Stadtteils West nach Norden und die Abtrennung von der Innenstadt vorgegeben waren. Mit dem späteren Abzweig der Bahn Richtung Mannheim am Rohrlacher Hof ist das „abgedrängte Grundstück“ Frankenthaler Straße 70 und 72 entstanden. Ab 1905 entstanden entlang der Frankenthaler Straße gründerzeitliche Wohn- und Geschäftshäuser als 3 bis 5-geschossigen Bebauungszeilen. Die Gebäude und ihre Nutzungen waren hauptsächlich von zwei Faktoren geprägt: Typische „Wegelagerer“ an einer Einfallstraße oder „Versorger“ für den Friedhof.

Die Gebäude mit den Hausnummern 114 - 124 sind Wohngebäude in Form von dreigeschossigen Doppelhäusern. Sie stammen aus den 30-er Jahren, stehen in einer Bauflucht und bilden in ihrer Einheitlichkeit in diesem Abschnitt ein homogenes Stadtbild. Die Erschließung der Grundstücke erfolgt über eine Zufahrt, die seitlich an den Gebäuden vorbei in die hinteren Bereiche führt. Den Gebäuden sind großzügige Gärten zugeordnet, die noch erhalten sind. Die Gärten der Gebäude 114 und 116 wurden mit dem Einbau einer großflächigen Werkstatt zerstört.

Die Gebäude mit den Hausnummern 74 - 78 und 82 - 86 sind viergeschossige Wohn- und Geschäftsgebäude aus der Gründerzeit. Die oberen Geschosse sind zum Wohnen genutzt, im EG befindet sich eine Ladenzone. Die Gebäude Frankenthaler Straße 78 und 74 (inklusive dessen Rückgebäude) sind denkmalgeschützt. Sie sind zeitgemäß mit Klinkerfassaden verkleidet, haben für die damalige Zeit typische vorgefertigte Schmuckelemente und Gesimse, welche die Straßenfassade proportionieren und gliedern. Bei den Gebäuden 76, 78, und 82 ist noch der für diese Zeit typische lang gestreckte seitliche Anbau im Hinterhof vorhanden. Das Grundstück 74 verfügt über ein zweieinhalbgeschossiges, unter Denkmalschutz stehendes Hinterhaus mit Wohnnutzung. Die Erschließung der rückwärtigen Grundstücksflächen, erfolgt durch eine Durchfahrt im Vorderhaus.

Eine dritte Gruppe bilden die Gebäude Frankenthaler Straße 94, 96, 106, 108, 110, 112. Diese Gebäude stehen tief auf der nördlichen Seite im Grundstück. Es handelt sich hierbei um zweieinhalbgeschossige Geschossbauten, die ursprünglich hauptsächlich dem Wohnen dienten.

Auf den restlichen Parzellen wurden Gebäude errichtet, die sich nach keiner der zuvor beschriebenen vorhandenen Typologien richten. Es handelt sich hier um barackenartige Bauten, wie Lager- oder Montagehallen (Häuser Nr. 72, 88, 98, 100), aber auch Wohnbauten (Häuser Nr. 70, 80, 92) oder gewerbliche Betriebe, teilweise mit Wohnnutzung in den Obergeschossen, wie das Haus Frankenthaler Straße 104. Man kann heute feststellen, dass abgesehen von einigen reizvollen Fassaden der Altbauten der ansonsten nicht sehr attraktiven Bausubstanz im Untersuchungsgebiet

noch zu wenige positive Merkmale gegenüberstehen. Positiv sind beispielsweise der bereits errichtete Neubau der Bäckereifiliale und der geplante Neubau einer Taxizentrale. Auch der öffentliche Straßenraum könnte insgesamt noch besser gestaltet werden. Hinzu kommt die Lärmbelastung durch die stark befahrene Bahnstrecke, die jedoch durch die geplante Lärmschutzwand und den Einbau von Lärmschutzfenstern gemindert werden wird. Ein weiterer Mangel ist der hohe Anteil an mindergenutzten Grundstücken und an Bereichen ohne bauliche und räumlich-strukturelle Ordnungsmaßstäbe. Gleich zu Anfang der Frankenthaler Straße (Ecke Rohrlachstraße) befinden sich zwei Grundstücke mit schadhafter abbruchreifer bzw. wenig attraktiver Bausubstanz (Nr. 70 und 72) durch deren Existenz verhindert wird, dass der Blockrand von den viergeschossigen, gründerzeitlichen Gebäuden Frankenthaler Straße 74 bis 78 her bis zur Eisenbahnbrücke geschlossen werden kann. Nach dem gestalterisch aus dem Rahmen fallenden und somit störenden Gebäude Frankenthaler Straße 80 setzt sich die gründerzeitliche Bebauung mit den allerdings sanierungsbedürftigen Gebäuden Frankenthaler Straße 82-86 fort. In diesem ganzen Ensemble Frankenthaler Straße 74 bis 86 wird großes stadtgestalterisches Potenzial gesehen, das genutzt werden sollte. Ideal wäre es, für alle Gebäude des Ensembles abgestimmte Gestaltungs- und Farbvorschläge zu machen.

Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg sind Nutzungen wie Kfz-Handel / -Vermietung, Tankstelle und Diskothek vorhanden. Diese befinden sich in Solitärbauten in Form von Baracken, Schuppen und vereinzelt zu ein- bis zweigeschossigen Bürogebäuden, die nur ihren eigenen, den Nutzungen dienenden Anforderungen entsprechen. Die Gebäude mit den Hausnummern 1, 5 und 9 bilden den Ansatz einer Baulinie. Die Zuschnitte der Flurstücke sind mit bis zu 2600 m<sup>2</sup> verhältnismäßig groß. Die Grundstücksflächen sind großflächig versiegelt.

Zur Historie (vgl. hierzu auch Kapitel 2.3) ist zu sagen, dass die Bürgermeister-Grünweg-Straße (früher Humboldt Straße) in der Stadt direkt am Bahnhof endete. Im Gegensatz zur Frankenthaler Straße führte sie nicht aus der Stadtmitte zu einem anderen Ort, sondern in ein damals neu angelegtes Industriegebiet. Schon sehr früh wurde auf dem heutigen Gelände der Müllverbrennung eine städtische Gasfabrik angesiedelt. Durch diese Nutzungsvorgabe war die weitere Entwicklung des Gebiets zu einem Gewerbe- und Mischgebiet beeinflusst.

Bei der Bebauung entlang der Bürgermeister-Grünweg-Straße handelt es sich um eine klassische Blockrandbebauung mit Gebäuden aus Gründerzeit bzw. aus den 70er Jahren. Die Häuser haben 4 bis 7 Geschosse. In den Obergeschossen befinden sich Wohnungen, in den Erdgeschosszonen sind Läden oder Büros untergebracht. An den Fassaden kann man sehr gut die in der Moderne verringerten Geschosshöhen ablesen. In den im Süden angeordneten Höfen wird heute meist geparkt. Erschlossen werden diese Höfe oft durch in den Gebäuden liegende Durchfahrten. Die Grundstücke sind versiegelt.

Für die später hergestellte Verbindungsstraße zwischen Lagerplatzweg und Bürgermeister-Grünweg-Straße wurde eine Lücke in die Bebauung gerissen, die bis heute durch die beidseitig stehenden Brandwände flankiert wird. Die Blockrandbebauung endet an der Müllverbrennungsanlage.

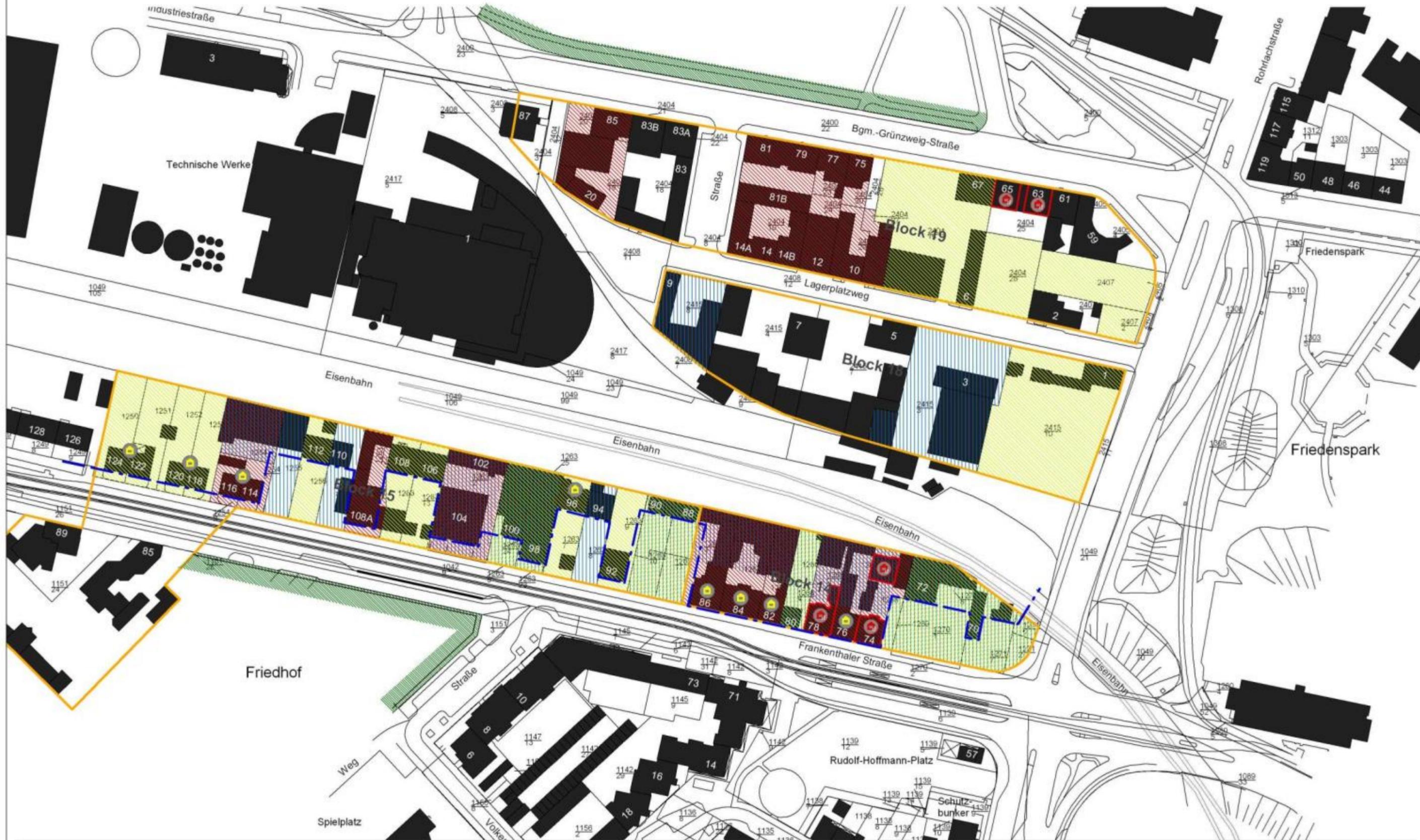
Die Baustruktur zum Lagerplatzweg hin besteht aus lückenhaften, meist zweigeschossigen Gewerbebauten.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen kam man zu folgender Aussage:  
"Da das Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (hier nicht gemeint die Bürgermeister-Grünweg-Straße) kaum bebaut ist, sind die dortigen Missstände vor allem strukturellen und baulich-räumlichen Ursprungs wie beispielsweise die improvisierte Baustruktur der Gewerbebetriebe, sowie die mangelhaften Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der räumlichen Enge. So haben hier vor allem Betriebe ihren Standort, die nicht viel Kapital für die bauliche Grundausrüstung bereitgestellt haben und daher die vorhandenen Nischen nutzen ohne groß zu investieren. Räumlich-strukturelle Ordnungsmaßstäbe fehlen. Der Versiegelungsgrad und auch die bauliche Dichte sind sehr hoch".

Andererseits sind aber auch viele Grundstücke mindergenutzt, was - positiv betrachtet - ein Potenzial für eine Neubebauung darstellt. Die Verkehrsbereiche sind unattraktiv und stellen Gefährdungsschwerpunkte dar.

Plan Nr. 4.3.1 Städtebauliche Struktur und Stadtbild

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Städtebauliche Struktur und Stadtbild

- Abgrenzung Plangebiet
- hohe bauliche Dichte
- geringe bauliche Dichte

- Stadtbild
- Denkmalsgeschützt
  - gestalterische Beeinträchtigungen
  - gestalterisch wertvolle Gebäude

- "Grüne" Raumkante
- uneinheitliche Raumkante



Plannummer:  
4.3.1.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



#### 4.3.2 Grundstücksgrößen, Neuordnungsbedarf

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde für alle vier Blöcke zusammen eine durchschnittliche Grundflächenzahl (GRZ) von 0,36 festgestellt. Die GRZ gibt gemäß § 19 Baunutzungsverordnung den Anteil der überbauten Grundstücksfläche an der gesamten Grundstücksfläche an.

Das heißt, relativ wenig Grundfläche ist überbaut. Diesbezüglich hat sich seither nicht viel geändert, da lediglich ein Neubau seitdem hinzugekommen ist.

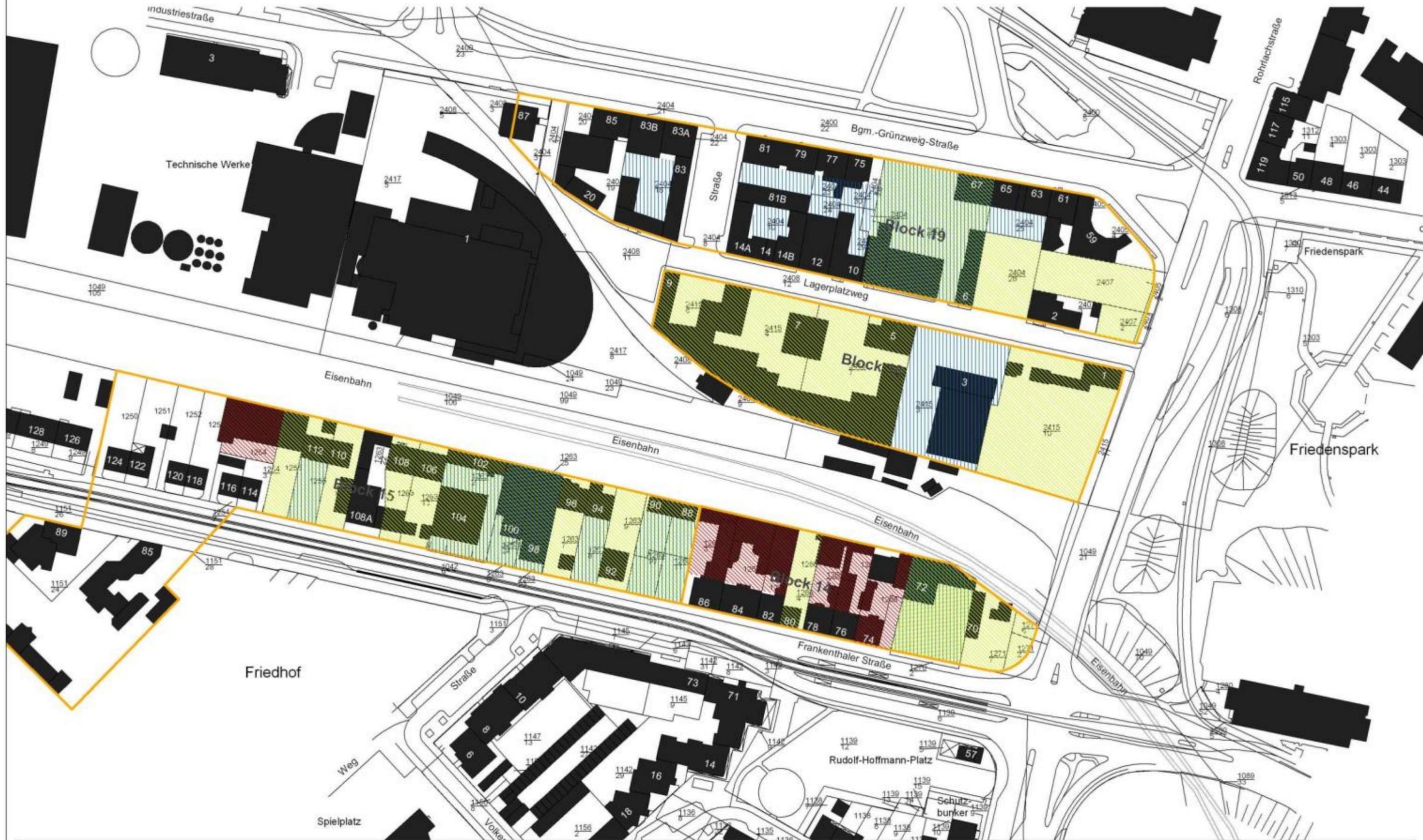
Auch die durchschnittliche Geschossflächenzahl (GFZ) von nach wie vor 0,7 zeigt, dass das Gebiet die Grenze einer möglichen Bebauung bei weitem noch nicht erreicht hat. Die Geschossflächenzahl gibt gemäß § 20 Baunutzungsverordnung das Verhältnis der Summe aller Geschossflächen zur Grundstücksfläche an.

Bezüglich der Fortschreibung des Rahmenplanes heißt dies, dass auch die damaligen Ziele einer weiteren baulichen Verdichtung durch Baulückenschließung (Ziel raumbildende Gebäudeanordnung) ebenso wie einer Brachflächenreaktivierung sowohl von Freigrundstücken als auch von mindergenutzten Grundstücken weiterhin Gültigkeit haben. Da die vorhandenen zahlreichen unbebauten oder wenig bebauten Flächenreserven größtenteils versiegelt sind, müssen auch die Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen weiterhin als wichtige Ziele gesehen werden. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass Bereiche, die eine relativ große Zahl an Wohnungen aufweisen, aufgrund des erforderlichen Flächenbedarfs für Stellplätze einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen. Wichtig ist, dass die seitens der Bauaufsicht minimal geforderte Stellplatzzahl auch auf Privatgrundstücken nicht überschritten werden darf. Auf jeden Fall sind mit der Stadterneuerung die Art der Bodenbefestigung ebenso wie die Art der Begrünung im Einzelnen abzustimmen.

Ansonsten sind Grundstücksneuordnungen in Verbindung mit Abbrüchen von Gebäuden und Nebengebäuden nach wie vor erforderlich. Es fanden seither Gebäudeabbrüche statt auf dem Grundstück Lagerplatzweg Nr. 4 und dem ehemaligen Tankstellengrundstück Bürgermeister-Grünweg-Str. 59, wo inzwischen der Neubau der Bäckereifiliale errichtet wurde.

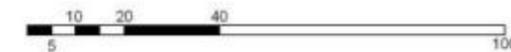
#### Plan 4.3.2 Grundstücksgrößen, Neuordnungsbedarf

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Neuordnungsbedarf

-  Entkernungsbedüftig
-  Verdichtungspotential
-  mit Entsiegelungspotential



Plannummer:  
4.3.2.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner

Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



### 4.3.3 Mängel der Bausubstanz

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurden die Gebäude in die Kategorien „keine sichtbaren Mängel“ (7%), „leichte Mängel“ (32%), „mittlere Mängel“ (24%), „schwere Mängel“ (19%) eingestuft. Die übrigen 18% der Gebäude wurden als „nicht bewertete Gewerbebetriebe“ eingestuft. Die größte Anzahl der Gebäude mit schweren und mittleren Mängeln befand sich in der Frankenthaler Straße im Bereich der Hausnummern 72 bis 90. Die größte Anzahl der nicht bewerteten Gewerbebetriebe befand sich im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg.

**Ende 2007** verfügten in der Frankenthaler Straße 68% der Wohnungen über Bad und Zentralheizung; 15% über Bad ohne Zentralheizung, was beides aber noch nicht bedeutet, dass nach heutigem Standard nicht doch ein Modernisierungsbedarf angesichts der Vorgaben der aktuellen Energieeinsparverordnung (EnEV 2009) besteht. Schlecht ausgestattet – nämlich ohne Bad (teilweise sogar mit WC außerhalb der Wohnung) waren in der Frankenthaler Straße 17% der Wohnungen.

Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg sieht das Bild etwas besser aus: 84% der Wohnungen verfügten über Bad und Zentralheizung, die restlichen 16% über Bad ohne Zentralheizung. Dennoch sagt auch letzteres nicht unbedingt etwas über den tatsächlichen Modernisierungsbedarf nach heutigem Standard (EnEV 2009) aus.

In der Fortschreibung des Rahmenplanes soll die Kategorisierung der Vorbereitenden Untersuchungen abgewandelt werden. Denn sie kann aus folgenden Gründen nicht beibehalten werden:

Die Formulierung, dass Mängel „nicht sichtbar“ sind hatte zum Ergebnis, dass einzelne Gebäude eine vergleichsweise gute Bewertung erhielten, weil sie äußerlich einen gepflegten Eindruck machten. Dennoch entsprechen diese Gebäude oft bei weitem nicht den aktuellen Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV 2009). Zu diesem Thema ist zu sagen, dass ein Gebäude Missstände und Mängel im Sinne von § 177 BauGB aufweisen muss, um förderrechtlich als modernisierungsbedürftig zu gelten. Das Baugesetzbuch sagt in § 177 Abs. 2, dass ein Missstand vorliegt, wenn die bauliche Anlage nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entspricht. Zu den hier gemeinten Anforderungen nennt der Kommentar Ernst-Zinkahn-Bielenberg, Stand Januar 2005, auf Seite 12 (zu § 177) auch die Anforderungen der Energieeinsparverordnung. Auf Seite 13 wird hierzu im Kommentar erwähnt, dass sich die Anforderungen an eine bauliche Anlage mit der Zeit verändern, denn das Tatbestandsmerkmal ist nicht statisch angelegt. Zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 1998/1999 gab es die Energieeinsparverordnung in ihrer heutigen Form noch nicht. Seit 2002 bis zur EnEV 2009 sind die Anforderungen an Energiesparen gestiegen und somit auch die Kosten im Rahmen der entsprechenden Modernisierungsanforderungen. Die energiesparende Modernisierung wird also auch im Kommentar zum § 177 BauGB nicht als Luxus angesehen. Sondern ungedämmte Gebäude stellen einen Sanierungstatbestand dar. Grund sind die gestiegenen und weiter steigenden Energiepreise und nicht zuletzt die Ziele zum Klimaschutz und zur Energieeinsparung.

Daher wird in dieser Rahmenplanfortschreibung folgende adäquatere Kategorisierung des Modernisierungsbedarfs vorgenommen:

#### **Bestand nicht sanierungswürdig**

Die Sanierung dieser Gebäude kann aufgrund ihrer untergeordneten städtebaulichen

Bedeutung oder weil die Bausubstanz qualitativ nicht hochwertig genug ist, nicht gefördert werden.

### **Sanierungsbedarf**

Alle mit „Sanierungsbedarf“ gekennzeichneten Häuser müssen nach der Modernisierung der zum Zeitpunkt der Umsetzung jeweils gültigen Energieeinsparverordnung (EnEV) entsprechen.

**Dieser Sanierungsbedarf wird unterschieden nach:**

#### **Mittlerer Sanierungsbedarf**

punktueller Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich

#### **Hoher Sanierungsbedarf**

umfassende Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. Bei Gebäuden mit hohem Sanierungsbedarf kann nach gründlicher Abwägung ein Abbruch erforderlich sein, um dann einen Ersatzbau zu errichten. Dies ist vor allem dann in Betracht zu ziehen, wenn eine wirtschaftliche Tragfähigkeit der Sanierung hinsichtlich der Instandsetzung und der Nachnutzung zweifelhaft ist und so auch langjährige Leerstände zu befürchten sind.

#### **Bestand bei Verkauf prüfen**

Viele Grundstücke sind derzeit ganz oder zum Teil mit barackenartigen Bauten wie Lager- oder Montagehallen, Schuppen oder mit Nebengebäuden bebaut, die dem derzeitigen Gewerbe dienen. Bei Nutzungswechsel oder bei Veräußerung muss geprüft werden, ob ein Erhalt der Bebauung vertretbar ist, oder ein Abbruch erfolgen muss.

**Unabhängig vom Sanierungsbedarf werden noch folgende Gebäude gekennzeichnet:**

#### **Gebäude unter Denkmalschutz (vgl. Plan Nr. 4.3.1 Stadtgestalt)**

#### **Erhaltenswerte, ortstypische Gebäude**

auch ohne Denkmalschutz, die von ihrer Baustruktur den technischen Anforderungen entsprechen und mit ihrer äußeren Erscheinung gut ins Stadtbild passen (vgl. Plan Nr. 4.3.1 Stadtgestalt)

Gebäude mit Umnutzungspotential bzw. Umnutzungsnotwendigkeit (vgl. Plan 4.2 gemeint: Nutzungen der Erdgeschosszonen)

Im Bereich Frankenthaler Straße treten gehäuft Mängel der Gebäudesubstanz sowie veralteter Wohnungsstandard auf. Der Anteil an sanierungsbedürftiger oder sogar abbruchreifer Bausubstanz ist hoch.



*Abb. 5: Frankenthalerstraße 92 als Beispiel für „mittleren Sanierungsbedarf“*



*Abb. 6: Frankenthalerstraße 74 als Beispiel für „hohen Sanierungsbedarf“*



*Abb. 7: Lagerplatzweg 1 als Beispiel für „Bestand bei Verkauf prüfen“*



*Abb. 8: Frankenthalerstraße 78 als Beispiel für „Denkmalschutz“*



Abb. 9: Frankenthalerstraße 114/116 als Beispiel für „erhaltenswertes ortstypisches Gebäude“



Abb. 10: Frankenthalerstraße 94 als Beispiel für „Gebäude mit Umnutzungspotential und Umnutzungsnotwendigkeit“

Daneben gibt es mehrere Grundstücke, die großteils mit minderwertigen Schuppen und Nebengebäuden bebaut sind, deren Substanz- und Nutzungswert gering ist



Abb. 11: Frankenthalerstraße 98 als Beispiel für „Gebäude deren Substanz- und Nutzungswert gering ist“



Abb. 12: Lagerplatzweg 6 als Beispiel für „Gebäude deren Substanz- und Nutzungswert gering ist“

Plan Nr. 4.3.3.1 Mängel der Bausubstanz bei den Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999

Plan Nr. 4.3.3.2 Mängel der Bausubstanz 2007/2008

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Mängel der Bausubstanz bei den Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999

- |                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| Grenze Plangebiet       | mittlere Mängel                 |
| keine sichtbaren Mängel | schwere Mängel                  |
| leichte Mängel          | nicht bewertete Gewerbebetriebe |



Plannummer:  
4.3.3.1.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Mängel der Bausubstanz 2007/2008 und Entwicklungen seit den Vorbereitenden Untersuchungen

- |                                                                                                                            |                                                                                                                                                      |                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 1px solid yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Grenze Plangebiet        | <span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Bestand nicht sanierungswürdig                        | <span style="background-color: #003366; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Modernisierung           |
| <span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> mittlerer Sanierungsbedarf | <span style="background-color: #FF69B4; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Zustand unverändert                               | <span style="background-color: #8B4513; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Neubau von Hauptgebäuden |
| <span style="border: 1px solid purple; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> hoher Sanierungsbedarf   | <span style="background-color: #FF0000; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Zustand Verschlechterung |                                                                                                                             |



Plannummer:  
4.3.3.2.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephaniestraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



#### 4.4 Wohnumfeld, Umweltbedingungen

In Kapitel 2.4 dieser Untersuchung wird auf das Integrierte Handlungskonzept Soziale Stadt West (2007) Bezug genommen. Dort wird die Bedeutung der „Nachhaltigkeit“ von Maßnahmen erläutert. Demzufolge sollen im Stadtteil Strukturen geschaffen werden, die sich nach Auslaufen der Förderung selbst tragen. Hierbei handelt es sich neben den gebäudebezogenen Maßnahmen vor allem um den nicht zu unterschätzenden Bereich der Aufwertung des Wohnumfelds.

Als Entwicklungsschwerpunkt werden unter anderem die Aufwertung des Straßenraumes und die Beseitigung von Nutzungskonflikten im Bereich „Frankenthaler Straße“ und die Neugestaltung des Bereichs Rohrlach-/Frankenthaler-Straße vorgeschlagen ebenso wie die bauliche und gestalterische Aufwertung des Stadtteileingangsbereiches Ecke Bürgermeister-Grünzweig-Straße/Rohrlachstraße. Ebenso wie bei den gebäudebezogenen Maßnahmen müssen auch beim Thema „Wohnumfeld“ die Aspekte des „Gender Planning“ und des „Barrierefreien Planens und Bauens“ Berücksichtigung finden.

Generell kann man unterscheiden zwischen der Freiraumgestaltung im öffentlichen Bereich und der Gestaltung der privaten Freiflächen.

Öffentliche Aufenthaltsbereiche sind im hier untersuchten Teilbereich des Sanierungsgebietes West nicht vorhanden. Allerdings grenzen nördlich und östlich an das Plangebiet ausgedehnte Freiflächen an, die der Naherholung dienen. Der Friedenspark als öffentliche Grünfläche befindet sich unmittelbar östlich des Plangebiets.

Erforderlich ist es, die Aufenthaltsqualität der Gehwege zu verbessern. Eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr ist nicht überall möglich, da es sich aus Platzgründen teilweise um von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam zu nutzende Wege handelt, die per Beschilderung als solche ausgewiesen sind. Die klare Kennzeichnung des Radwegs ist im Eckbereich Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße bis zur Einmündung Lagerplatzweg bereits erfolgt.

Der Baumbestand im Untersuchungsgebiet ist gering. Beim Neubau Ecke Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße (ehemalige Tankstelle) wurde ein markanter Baum erhalten. Einige Straßenbäume wurden in den letzten Jahren gepflanzt im Bereich Rohrlachstraße. Genauer zu untersuchen wären die Möglichkeiten von Baumpflanzungen in der Frankenthaler Straße, wobei Leitungslage, Zufahrten, Flächen für die Feuerwehr und auch die künftige Straßenführung (sofern aus Platzgründen überhaupt die vorgeschlagene Variation infrage kommt) berücksichtigt werden müssen.

##### Private Freiflächen

Private Freiflächen sind von großer Bedeutung auch für die Allgemeinheit bzw. Öffentlichkeit eines Stadtteils. Denn in Ihrer Gesamtheit haben Gestaltung, Versiegelungsgrad und Begrünung privater Freiflächen Einfluss auf das Klima eines Stadtteils und das Wohlbefinden der Bewohner.

Im hier untersuchten Bereich ist Grünanteil in den Innenbereichen der Blöcke und auch auf den Vorflächen relativ gering. Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg fehlen private Grünflächen derzeit fast vollständig. Sämtliche Flächen sind asphaltiert,

betoniert oder gepflastert. Dies wird sich ändern. Denn vorgesehen ist, dass bei Neubauten Dächer und auch Garagendächer zu begrünen sind (Dach- bzw. Garagendachbegrünung Lagerplatzweg 4 und Bürgermeister-Grünzeig-Straße 59 sind beispielsweise seit 2007 schon konkret gefordert).

Auch bei der Umgestaltung privater Freiflächen, selbst wenn sie zu Gewerbebetrieben gehören, muss entsiegelt und begrünt werden. Der versiegelte und gepflasterte Bereich darf die seitens der Bauaufsicht minimal für Stellplätze und deren Zufahrten geforderte Fläche nicht überschreiten. Alle anderen Freibereiche sind zu entsiegeln. Das Maß der Ver- oder Entsiegelung, die Art der Pflasterung bzw. einer sonstigen Bodenbefestigung, die Art der Bepflanzung, Begrünung ist in jedem Fall mit der Stadterneuerung abzustimmen. Beide Aspekte (Entsiegelung und Begrünung) sind wichtig, da durch ein versickerungsfähiges Pflaster oder eine sonstige Bodenbefestigung alleine der Grünanteil noch nicht erhöht ist. In der Frankenthaler Straße weisen momentan immerhin rd. 40 % der Grundstücke überhaupt eine Art der Begrünung auf, deren Qualität jedoch sehr unterschiedlich ist.

Hauptansatzpunkt zur Verbesserung der Grünsituation im Untersuchungsgebiet ist folglich Entkernung und Entsiegelung privater Flächen ebenso wie die Dachbegrünung von Haupt- und Nebengebäuden.

Plan Nr. 4.4 Bestandsanalyse Wohnumfeld, Freiflächen

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Bestandsanalyse Wohnumfeld, Freiflächen

- |                                                                                                             |                                                                                                                            |                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Grenze Plangebiet       |  versiegelte Freiflächen                |  hohe Aufenthaltsqualität      |
|  öffentliche Grünflächen |  Grünmangel Gebiete, Erhöhungspotential |  geringe Aufenthaltsqualitäten |
|  private Grünflächen     |                                                                                                                            |                                                                                                                     |



Plannummer:  
4.4.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner

Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)

## 4.5 Verkehr

### 4.5.1 Straßennetz

Das Straßennetz im hier untersuchten Teilbereich des Sanierungsgebietes umfasst die Rohrlachstraße, die Bürgermeister-Grünzweig-Straße und auch die Frankenthaler Straße als Stadtteilverbindungsstraßen gemäß dem Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Ludwigshafen. Der Lagerplatzweg dient der Erschließung des Gewerbe- und Mischgebietes.



Abb. 13: Frankenthaler Straße mit Straßenbahntrasse



Abb. 14: Bürgermeister-Grünzweig-Straße



Abb. 15: Rohrlachstraße



Abb. 16: Lagerplatzweg

Durch die historisch bedingte Erschließungsstruktur mit stark befahrenen Straßen und wenig Platz im Straßenraum für Fahrradwege gibt es innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen Konflikte bzgl. der unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Derzeit sind daher aus Platzgründen teilweise von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam zu nutzende Wege ausgewiesen und auch als solche beschildert. An der Kreuzung Rohrlachstraße/Frankenthaler Straße wird die Aufenthaltsqualität noch durch die anliegende Bahntrasse gemindert. Dies wird sich ändern, wenn die Lärmschutzwand ab dem Jahr 2010 errichtet wird. Der Bereich nördlich der Bahnlinie an der Rohrlachstraße ist noch unbebaut. Auch dies wird sich in absehbarer Zeit ändern, wenn nach Fertigstellung der Lärmschutzwand die neue Taxizentrale mit Mietwagen- und Limousinenservice errichtet sein wird. Aus dem derzeitigen „Angstraum“ unter der Bahnüberführung kann durch angrenzende Bebauung und durch familienfreundliche Freiraumgestaltung die derzeit größtenteils fehlende soziale Kontrolle erreicht werden, und ein attraktiver Verbindungsweg kann entstehen.

In der Vergangenheit haben sich der fließende und der ruhende Individualverkehr große Bereiche des öffentlichen Raums angeeignet. Problematisch ist, dass auf den vorhandenen Gehwegen zwar per Beschilderung klar geregelt ist, ob es sich um getrennte Geh- und Radwege handelt oder um von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam zu nutzende Wege, wie beispielsweise dem Radweg auf der nördlichen Seite der Frankenthaler Straße. Hier ist aus Platzgründen keine Trennung möglich. Das Platzproblem wird jedoch durch ganz andere ordnungspolitische und weniger planerische Umstände verschärft: Durch zugeparkte Gehwege in der Frankenthaler Straße oder durch den Gehweg querende Pkw, die auf die Grundstücke der zahlreichen Autoreparaturwerkstätten oder Autohändler fahren, was jedoch bei dieser Erschließungsform normal ist. Hinzu kommt noch speziell in der Frankenthaler Straße das Lärmproblem, welches verstärkt wird durch den Pflasterbelag im Gleisbett der Straßenbahn.

Im nördlichen Bereich der Bürgermeister-Grünweg-Straße/ Ecke Rohrlachstraße wurden bereits einige Bäume gepflanzt. Dadurch und durch den Erhalt eines alten großkronigen Baumes wurde der Straßenraum aufgewertet. Im Bereich Rohrlachstraße nördlich und auch unterhalb der Bahnüberführung gibt es keine klare Kennzeichnung der Abgrenzung zwischen Radweg und Gehweg, da es sich aus Platzgründen um einen gemeinsam von Radfahrern und Fußgängern zu nutzenden Weg handelt. In der Frankenthaler Straße ließe sich das Platzproblem nur dadurch lösen, dass der Gehweg zu Lasten der Straße verbreitert wird, um dann einen separaten Radweg markieren zu können. Es wäre zu überprüfen, ob dann die verbleibende Straßenbreite noch ausreicht.

#### **4.5.2 Anbindung an den ÖPNV**

Das Plangebiet ist durch die Straßenbahntrasse, die im Bereich der Frankenthaler Straße verläuft, und auch durch eine Haltestelle in der Rohrlachstraße und südlich der Marienkirche, ausreichend an das ÖPNV-Netz der Stadt Ludwigshafen angeschlossen.

### 4.5.3 Fußgänger/Radfahrer

Wichtige fuß- und radläufige Verbindungen verlaufen entlang der Frankenthaler Straße zwischen Oggersheim und Hauptbahnhof und in der Rohrlachstraße als wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen BASF und nördlichen Stadtteilen mit dem Süden Ludwigshafens.

Dennoch sind, wie unter 4.5.1 beschrieben, Radfahrwege im hier untersuchten Bereich nur teilweise separat ausgewiesen. So verläuft nur auf der Südseite der Frankenthaler Straße ein (Ein-Richtungs)-Radweg. Auf der Nordseite fehlt aus Platzgründen ein separat ausgewiesener Radweg. Hier befindet sich ein beschilterter von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam zu nutzender Weg. In der Bürgermeister-Grünzweig-Straße und auch noch im Eckbereich zur Rohrlachstraße bis zum Lagerplatzweg verläuft ein Radweg. Südlich davon und auch im Kurvenbereich zur Frankenthaler Straße ist der Radweg aus Platzgründen ein mit den Fußgängern gemeinsam zu nutzender Weg, der auch als solcher beschiltert ist. Es kann zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommen.

Besonders problematisch für Fußgänger ist in der Frankenthaler Straße die Tatsache, dass es in dem gesamten Abschnitt zwischen Kreuzung Rohrlachstraße und Pettenkofer Straße inzwischen keinen Zebrastreifen mehr gibt. Dies obwohl seit der Zeit der Vorbereitenden Untersuchungen die zuvor fast leeren Wohnblocks Frankenthaler Straße 126-142 mit 66 Wohnungen saniert und vermietet wurden, die Bewohnerzahl in diesem Bereich also stark zugenommen hat. Grund dafür ist, dass über Straßenbahngleise hinweg kein Zebrastreifen errichtet werden darf.

### 4.5.4 Park- und Stellplatzsituation

Seit der Analyse der Vorbereitenden Untersuchungen West (für den Rahmenplan 2000) hat sich in punkto Stellplätze nicht viel verändert. Denn im Untersuchungsbereich wurde die Wohnungsanzahl durch Modernisierung oder Neubau nur sehr geringfügig verändert, und auch im öffentlichen Raum wurden seither keine neuen öffentlichen Stellplätze geschaffen. Bei Neubauten wird üblicherweise ein Stellplatznachweis von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit gefordert. Dieser Stellplatzschlüssel kann aufgrund der bestehenden Baustruktur im Sanierungsgebiet nicht angesetzt werden, sondern man rechnet 1 Stellplatz pro Wohneinheit.

Blockweise betrachtet ergibt sich nach wie vor folgendes Bild:

#### **Frankenthaler Straße (Block 14 und 15)**

Hier ergab sich bei den Vorbereitenden Untersuchungen zum Rahmenplan 2000 ein Defizit von 47 Stellplätzen, das folgendermaßen zustande kommt:

Obwohl beide Seiten der Frankenthaler Straße betrachtet werden (die südliche Seite gehört eigentlich nicht mehr zum Untersuchungsgebiet) sind dort lediglich 15 unbeschränkte öffentliche Stellplätze vorhanden. Hinzu kommen 21 öffentliche Kurzzeitstellplätze und etwa 32 private Stellplätze. Insgesamt also 68 Stellplätze vorhanden.

Dem steht folgender Bedarf gegenüber: Bewohner: insgesamt 94 Stellplätze bei einem Stellplatz pro Wohnung (Stand Ende 2007); 21 Stellplätze für Gewerbebetriebe; Gesamtbedarf somit: 115 Stellplätze.

Ein rein ordnungspolitisches und weniger planerisches Problem ist, dass in der Frankenthaler Straße Kunden – Pkw auf der nördlichen Seite oft unerlaubterweise einfach auf dem Gehweg parken, was zur Folge hat, dass für Fußgänger/Radfahrer und für den fließenden Verkehr nur ein schmaler Korridor übrig bleibt.



*Abb. 17: Stellplatzsituation Frankenthaler Straße*



*Abb. 18: Stellplatzsituation Frankenthaler Straße*



Abb. 19: Stellplatzsituation Frankenthaler Straße

### **Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg: (Block 18 und 19)**

Hier ergab sich ein Überschuss von 74 Stellplätzen.

Hier kann ebenso wie in der Frankenthaler Straße davon ausgegangen werden, dass die Stellplatzbilanz gleich geblieben ist seit den Vorbereitenden Untersuchungen.

Rechnet man den Marien- Kirchenvorplatz mit 23 Stellplätzen hinzu, ergibt sich in allen Straßen (beidseitig betrachtet) eine Stellplatzzahl von 134 unbeschränkten öffentlichen Stellplätzen und 23 zeitlich beschränkten Stellplätzen; hinzu kommen etw a 38 private Stellplätze. Insgesamt sind also 195 Stellplätze vorhanden.

Dem steht folgender Bedarf gegenüber: Bewohner 85 Stellplätze bei einem Stellplatz pro Wohnung; 36 Stellplätze für Gewerbebetriebe; Gesamtbedarf somit 121 Stellplätze.



Abb. 20: Stellplatzsituation Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg



Abb. 21: Stellplatzsituation Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg



Abb. 22: Stellplatzsituation Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg

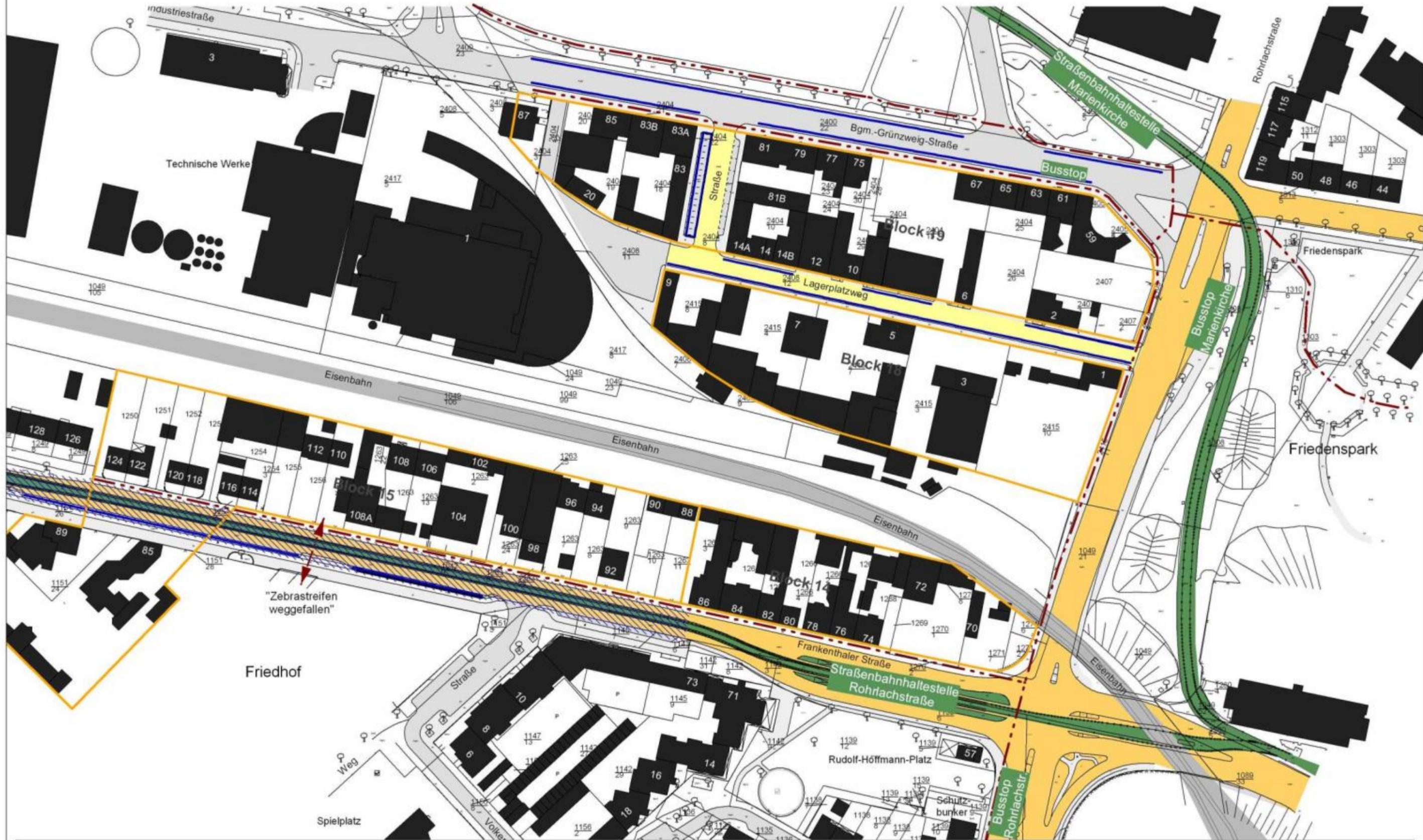
Der Ausgleich des Stellplatzdefizits in der Frankenthaler Straße ist nur unter Inanspruchnahme der vorhandenen privaten Freibereiche möglich. Um die Wohnqualität durch weitere Stellplätze auf den Privatgrundstücken nicht zu mindern, ist zu prüfen, ob Alternativflächen für private Stellplätze außerhalb der Blockinnenbereiche also eher vorne zum Gehweg hin zur Verfügung gestellt werden können.

Bei ausschließlicher Betrachtung der Versorgung mit privaten Stellplätzen Stand Ende 2007 (ohne öffentliche Stellplätze) sieht die Situation in den untersuchten Blöcken schlechter aus:

<b>Block</b>	<b>Wohneinheiten</b>	<b>Stellplätze</b>	<b>Stellplatzbedarf bei 1 Stellplatz pro Wohnung</b>	<b>Stellplatzdefizit bei 1 Stellplatz pro Wohnung</b>
<b>14/15</b>	<b>91</b>	<b>32</b>	<b>91</b>	<b>59</b>
<b>18/19</b>	<b>88</b>	<b>38</b>	<b>88</b>	<b>50</b>

Plan Nr. 4.5 Bestandsanalyse Verkehr

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Bestandsanalyse Verkehr

- Straßen mit Durchgangsverkehr
- Anliegerstraßen
- wichtige Fußwegverbindung
- Straßenbahnlinie
- öffentliche Parkplätze
- Stellplatzdefizit



Plannummer:  
4.5.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
**Freie Architekten + Stadtplaner**  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
info@humpert-architekten.de



#### 4.5.5 Gender Mainstream

Der aus dem englischen stammende Begriff „Gender Mainstream“ drückt aus, dass in Bezug auf die gesellschaftlich, sozial und kulturell geprägten Geschlechterrollen von Frauen und Männern ein geschlechterbewusstes Handeln zum Bestandteil des normalen Organisationshandelns wird.

Auf die Stadtanierung bezogen bedeutet dies, dass bereits bei der Planung und Entscheidungsfindung auf unterschiedliche Bedürfnisse von Frauen und Männern hinzuweisen ist. Ziel ist eine Planung, die für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv ist und gleiche Entwicklungsperspektiven für beide Geschlechter entwickelt. Es soll eine Chancengleichheit hergestellt werden, so dass die städtebaulichen Strukturen, Einrichtungen und Räume gleichberechtigt durch Mädchen und Jungen, Jugendliche, Frauen und Männer genutzt werden können und eine gleichberechtigte Teilhabe an ihnen besteht.

In der Umsetzung sind in der Regel insbesondere die besonderen Ansprüche von Frauen und Mädchen an die gebaute Umwelt verstärkt einzubeziehen. Dies gilt unter anderem in Hinblick auf öffentliche Grünflächen, auf den öffentlichen Nahverkehr, auf Versorgungsstrukturen und die Anforderungen an die objektive und subjektive Sicherheit.

Betrachtet man die derzeitige Situation im Untersuchungsgebiet unter dem Aspekt des Gender Mainstream so ist folgendes festzustellen:

- Abgehängte Lage der Frankenthaler Straße: Um zur Innenstadt oder zum Hemshof zu gelangen, muss der noch unbebaute Teilbereich der Rohrlachstraße passiert werden. Die derzeit noch unbefriedigende Situation hat sich bereits etwas verbessert durch den Kundenmagnet der Bäckereifiliale mit Café Ecke Bürgermeister-Grünzweigstraße. Auch durch die geplante Errichtung der Taxizentrale Rohrlachstraße 100 wird eine Belebung erfolgen. Wenn dann noch attraktive Gestaltungselemente wie Skulpturen, Pflanzen (kein undurchsichtiges Buschwerk), Bänke aufgestellt werden und auf eine gute Beleuchtung geachtet wird, kann aus dem derzeitigen „Angstraum“ ein gut frequentierter und familienfreundlicher Fuß- und Radweg werden.
- Der Gehweg auf der nördlichen Seite der Frankenthaler Straße ist meist durch Kunden der Autoreparaturwerkstätten und auch Autohändler zugeparkt. Auf der engen verbleibenden Fläche drängen sich Passanten und Radfahrer. Eine Lösung kann wie erwähnt gefunden werden, wenn es gelingt, nach Gehwegverbreiterung einen Radweg abzumarkieren und ansonsten bezüglich der derzeitigen Situation auf dem Gehweg Ordnung zu schaffen. Dieser Aspekt gewinnt an Bedeutung durch die erfolgte Modernisierung der Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142, bei der 66 modernisierte Wohnungen geschaffen wurden, deren Bewohner die Frankenthaler Straße auch als Fußgänger oder Radfahrer passieren möchten.



Abb. 23 „Angstraum Rohrlachstraße“



Abb. 24 „Bäckereifiliale“



Abb. 25 „Zugeparkte Gehwege Frankenthaler Straße“



Abb. 26 „Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142“

- Für sich tagsüber im Gebiet aufhaltende Frauen mit Kindern bietet sich sowohl aufgrund der Baustruktur (Baracken der Autohändler wechseln sich ab mit an Autohändler vermieteten Vorflächen) als auch aufgrund der Nutzungsstruktur, die neben den Autohändlern und Autoreparaturwerkstätten noch Kneipen und Rotlichtbetriebe aufweist, eine unattraktive Situation. Als positives Beispiel kann erwähnt werden, dass es gelungen ist, den Freibereich der modernisierten Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142 attraktiv und familienfreundlich zu gestalten. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, den wertvollen alten Baumbestand zu erhalten und zudem neue Bäume zu pflanzen, um den früheren Eindruck eines „Kasernenhofes“ zu mindern.
- Attraktive Geschäfte der Nahversorgung sind noch nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Bemängelt wurde bisher das Fehlen eines attraktiven Cafés, in dem sich Mütter nachmittags mit Kindern und Freunden treffen können. Dies hat sich geändert seit die neue Bäckereifiliale mit Café Ecke Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ecke Rohrlachstraße entstanden ist.
- Noch ist die Situation so, dass viele Vermieter/Hausbesitzer die desolate Situation im untersuchten Bereich ignorieren und ihre Vorflächen größtenteils an Autohändler vermieten. Das damit verdiente „schnelle Geld“ muss relativ betrachtet werden. Denn gute Mieter für die Wohnungen bleiben aus, die Bausubstanz wird abgewohnt. Die Lagequalität der Wohnobjekte und die Qualität des Wohnumfelds nimmt ab, was sich wiederum auf den Wert der Objekte auswirkt. Vielleicht gelingt es mit Hilfe von Fördermitteln, weitere positive Beispiele wie zum Beispiel die modernisierten Objekte Frankenthaler Straße 126-142; Frankenthaler Straße 108 und 106 Bürgermeister-Grünzweig-Straße 61 zu schaffen. Wenn Eigentümer nämlich ihre Wohnungen modernisieren und attraktive Geschäfte und Dienstleistungen in ihren Erdgeschosszonen oder Vordergebäuden unterbringen, tritt folgender Effekt ein: Stabilere und finanzkräftigere Mieter ziehen ein. Die Wohndauer steigt, die Abnutzung der Gebäude durch ständige Fluktuation sinkt. Die Aufenthaltsqualität im Wohnviertel steigt, da auch hochwertigere Dienstleistungen und Waren nachgefragt werden, die Lagequalität steigt und somit auch der Wert der Objekte.
- Das Wohnumfeld könnte durch Bänke, Pflanzen, Skulpturen, Brunnen stärker aufgewertet werden.

#### 4.5.6 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit wird im rheinland-pfälzischen Landesgesetz zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen (LGGBehM) sehr umfassend definiert. Hier heißt es, dass bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche dann barrierefrei sind, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Damit wird deutlich, dass Barrierefreiheit weit mehr als eine Rampe für einen Rollstuhl ist.

Im Rahmen der städtebaulichen Sanierung ist insbesondere die bauliche Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im Übergang zu den privaten Gebäuden von besonderer Bedeutung. Im Sanierungsgebiet zeigen sich diesbezüglich jedoch noch einige Verbesserungsmöglichkeiten. Punktuelle Maßnahmen wie einzelne Bordsteinabsenkungen oder Ausgestaltungen von Mischverkehrsflächen können ihre Wirkung nicht entfalten, da die Barrierefreiheit ein Anspruch an eine komplette Wegeverbindung für die Betroffenen darstellt.

Ergänzend zu den Vorbereitenden Untersuchungen wurde im Jahr 2002 das Sanierungsgebiet West bezüglich des barrierefreien Bauens und der barrierefreien Freiraumgestaltung untersucht. (vgl. Internetseite der Stadt Ludwigshafen. Link: <http://www.ludwigshafen.de/standort/bauen/sanierung/west>). Da im übrigen Teil des Sanierungsgebietes seitdem einige barrierefreie Wohnungen neu geschaffen wurden, konnten potentielle Mietinteressenten nach ihrer Meinung gefragt werden: Der Tenor ist, dass das Wohnumfeld in puncto Barrierefreiheit noch verbesserungsbedürftig ist. Die Bedeutung des Wohnumfelds wurde von den Betroffenen so hoch eingeschätzt, dass trotz neu geschaffener barrierefreier Wohnungen in einem nach aktuellem Stand der Energieeinsparverordnung modernisierten Gebäude anderen Stadtteilen Vorrang vor West eingeräumt wurde. Denn: Wie bereits in der Untersuchung zum Barrierefreien Bauen in West von 2002 festgestellt wurde: „Sind Wohnungen barrierefrei gestaltet, Verkehrswege, Straßen und öffentlich zugängliche Gebäude und Geschäfte aber nicht, so ist das Wohnumfeld eine Schranke.“

Betrachtet man den hier untersuchten Bereich, so wurden bereits einige Ziele erreicht, dennoch könnte die Situation in Richtung Barrierefreiheit weiter verbessert werden:

- Eine der ÖPNV-Haltestellen, nämlich die Bushaltestelle, Rohrlachstraße“ am Bunker ist mit Bodenmarkierungen für Blinde versehen. Bei allen übrigen Straßenbahn- und Bushaltestellen fehlt dies noch.
- Ideal wäre, wenn auch die Ampeln an den großen Kreuzungen Bürgermeister-Grünzweig-/ Rohrlachstraße und Frankenthaler-/Rohrlachstraße mit akustischen Signalen versehen werden würden.
- Niveauunterschiede zwischen Bahnsteig und Straßenbahnboden wurden beseitigt bei der Haltestelle Rohrlachstraße (in der Frankenthaler Straße am Rudolf-Hoffmann-Platz). Auch ist die Haltestelle barrierefrei erreichbar.

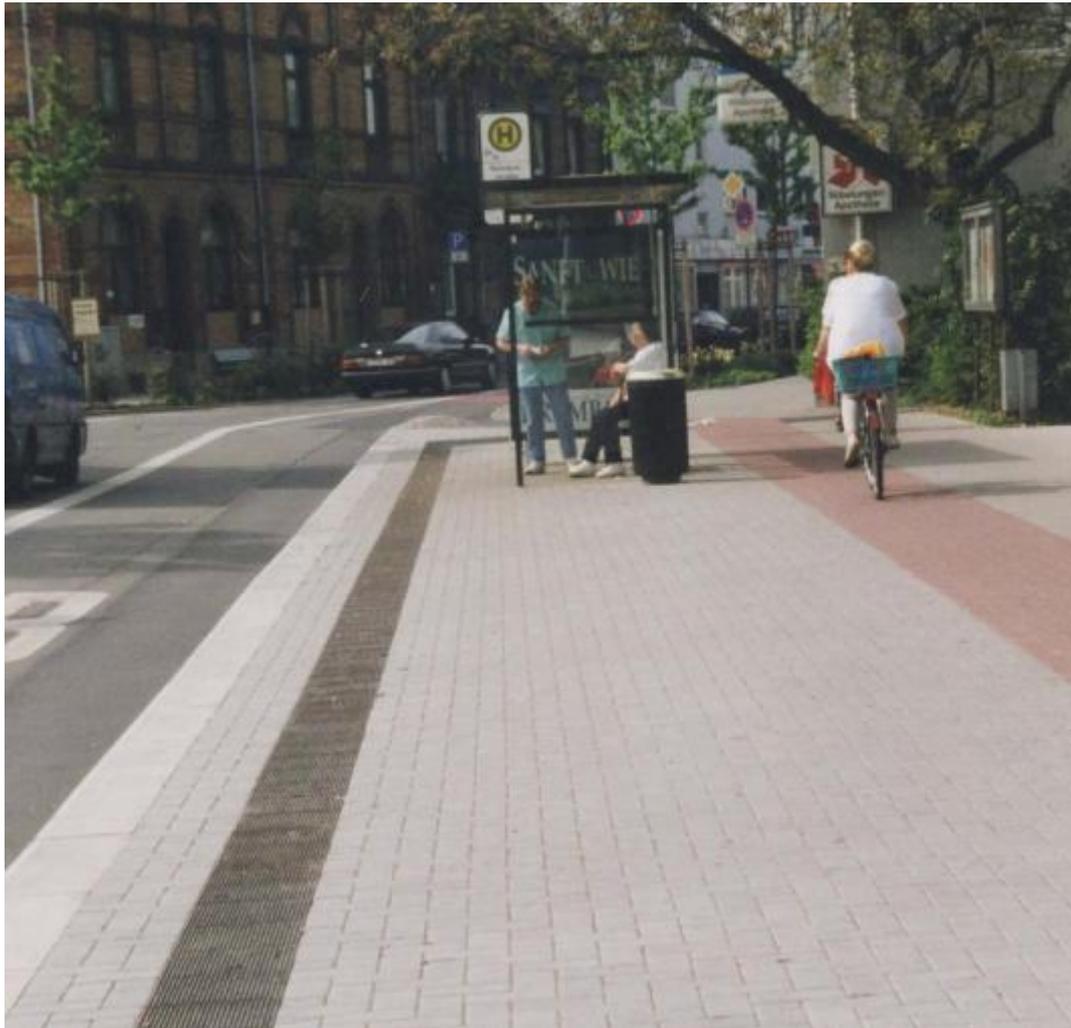


Abb. 27: Bodenmarkierungen Bushaltestelle Rohrlachstraße

- Behindertengerechte Stellplätze fehlen weitestgehend. Bei dem Neubau der Bäckereifiliale Ecke Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße ist ein behindertengerechter Stellplatz vorhanden.
- Es fehlen Ruhebänke und Sitzmöglichkeiten.
- Es könnte eine Übersichtstafel mit Stadtplan an markanten Straßenbereichen errichtet werden.
- Fehlende ausreichende Bewegungsfläche für Rollstuhlbutzer auf Mittelinseln der Straßen.
- Bei allen Neubauten aber auch Modernisierungsmaßnahmen sollte die Möglichkeit einer barrierefreien Erschließung geprüft werden. Beim Neubau Ecke Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße wurde die barrierefreie Erschließung zumindest der Erdgeschosszone berücksichtigt.

#### 4.6. Vergleich Vorbereitende Untersuchungen – Bestandsanalyse 2007

##### 4.6.1. Nutzungsstruktur; Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für den Bereich Nutzung und Stand der bisherigen Umsetzung

Bisherige Nutzungsziele Frankenthaler Straße	Stand (2007) der Aufwertung der Nutzungsstruktur Frankenthaler Straße
<p>Mischgebiet Wohnen und Gewerbe ist zu erhalten, wobei der Schwerpunkt des Gewerbes im Bereich Dienstleistungen bzw. die Wohnnutzung nicht störenden Gewerbes liegt</p>	<p>Bezieht man die Gebäude Frankenthaler Straße 126-142 mit ein, so wurden mit den 66 modernisierten Wohnungen und der familienfreundlichen Wohnumfeldgestaltung bereits viel erreicht. Modernisiert wurden und werden außerdem die Gebäude Frankenthaler Straße 106 und 108, so dass insgesamt seit den Vorbereitenden Untersuchungen über 70 modernisierte Wohnungen hinzugekommen sind. Eine Modernisierung der Anwesen Frankenthaler Straße 84 und 110 werden folgen. Dennoch: Auch gerade im Altbaubestand Frankenthaler Straße 74 bis 86 wäre es erforderlich zu modernisieren und v. a. ein abgestimmtes Fassadengestaltungskonzept für die teils unter Denkmalschutz stehenden gründerzeitlichen Wohnhäuser zu entwickeln. Etwas unbefriedigender ist die gewerbliche Entwicklung seit Sanierungsbeginn: Weitere Vorgärten wurden an Autohändler vermietet, weitere Autoreparaturwerkstätten haben sich ohne sanierungsrechtliche Genehmigung angesiedelt.</p>
<p>Zufällige Gewerbeentwicklungen unterbinden</p>	<p>Nicht erfolgt; zahlreiche sanierungsrechtlich nicht genehmigte Mietverträge an Autohändler mussten gekündigt werden</p>
<p>Betriebsverlegung (Bordelle, Bars) zur Aufwertung von Wohn- und Gewerbebestandort und Stärkung der Dienstleistungsfunktion</p>	<p>Dieses Ziel wurde noch nicht erreicht.</p>
<p>Erscheinungsbild der Gewerbeflächen verbessern</p>	<p>Dieses Ziel wurde noch nicht erreicht. Entsprechende Gestaltungsvorschläge in dieser Rahmenplanfortschreibung werden helfen, die Situation zu verbessern. Voraussetzung ist jedoch, dass gewisse Gewerbe wie Autohändler und Autoreparaturwerkstätten auch nicht mehr neu genehmigt werden dürfen.</p>
<p>Wohnunverträgliche Gewerbetriebe auslagern</p>	<p>Hierzu zählen alle die Wohnnutzung störenden Gewerbe, die auch das Wohnumfeld und somit die Attraktivität des Stadtteils stören. Leider ist dies bisher nicht erfolgt.</p>

<b>Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen</b>	Um attraktive Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen unterbringen zu können, muss das äußere Erscheinungsbild der Frankenthaler Straße verbessert und einzelne Nutzungen ausgelagert werden. Das Straßenbild muss aufgewertet werden. Zudem müssten die Gebäude modernisiert werden.
<b>Neuordnung und Neubebauung der Gewerbeflächen nach Erarbeitung von städtebaulichen Planungsanforderungen (Gestaltungssicherungsinstrumente); Stadtbildverbesserung und damit positiverer Gesamteindruck der Adresse Frankenthaler Straße</b>	Die im Rahmen dieser Untersuchung erarbeiteten Gestaltungsvorschläge und Vorgaben für die Freiraumgestaltung Frankenthaler Straße zeigen auf, wie Verbesserungen zu erreichen sind.

<b>Bisherige Nutzungsziele Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg</b>	Stand (2007) der Aufwertung der Nutzungsstruktur Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg
<b>Bauliche Definition oder Neudefinition der Nutzungsgrenzen</b>	Im Rahmen dieser Untersuchung werden Vorschläge für neue Grundstücksaufteilungen im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg gemacht, wo dies sinnvoll und möglich ist (s. hierzu auch nächste Zeile)
<b>Aktivierung der Brachflächen</b>	Im Bereich Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59 wurde das ehemalige Tankstellengebäude abgebrochen und eine Bäckereifiliale mit Café neu errichtet. Die Bürgermeister-Grünzweig-Straße 61 wurde modernisiert und im Erdgeschoss eine gewerbliche Nutzung untergebracht. Das Grundstück Lagerplatzweg 4 wird zunächst als begrünte Stellplatzfläche mit Garagen (Dachbegrünung) genutzt. Langfristig wird es bebaut werden. Auf dem Grundstück Rohrlachstraße 100 nördlich der Bahngleise ist eine Taxizentrale konkret geplant. Für noch vorhandene Brachflächen in der Umgebung wurden ebenfalls Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge im Rahmen dieser Untersuchung gemacht.
<b>Nutzungsentflechtung im Blockinnenbereich</b>	Vorschläge werden im Rahmen dieser Untersuchung gemacht. Tatsächlich umgesetzt wurde diesbezüglich bisher noch nichts.
<b>Erhöhung des Grünanteils</b>	Bei allen o.g. Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen ist eine Entsiegelung von Freiflächen und auch Dach- oder Garagendachbegrünung vorgesehen.

Plan Nr. 4.6 „Defizite und Potenziale“

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## "Defizite und Potentiale"

- Abgrenzung Plangebiet
- hohe bauliche Dichte
- sehr schlechte Bausubstanz

- stadtgestalterisch wertvolle Gebäude
- potenzielle Bauflächen
- Flächen zur Nachverdichtung



Plannummer:  
4.6.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner

Stephaniestraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



#### 4.6.2. Baustruktur/Stadtgestalt

Zielaussagen des Rahmenplans (2000) im Bereich Baustruktur/Stadtgestalt und Stand der bisherigen Umsetzung

Bisherige stadtgestalterische Ziele im Bereich Frankenthaler Straße	Stand (2007) der Aufwertung der Stadtgestalt Frankenthaler Straße
Neuordnung zur räumlichen Stabilisierung des Blockrands Frankenthaler Straße	Gemeint sind hier die Grundstücke Frankenthaler Straße 114 bis 70. Bisher in Planung ist die Gestaltung der Vorfläche Frankenthaler Straße 110 (Ordnungsmaßnahme und Neubau Verkaufsbäude auf der Vorfläche). Für alle übrigen Grundstücke werden im Rahmen dieser Untersuchung Bebauungs- und Gestaltungsvorschläge gemacht mit dem Ziel, den Blockrand zur Straße hin einheitlicher zu gestalten.
Ordnen der Gewerbebetriebe Frankenthaler Straße mit Hilfe von Gestaltungssicherungsinstrumenten (Gestaltungsfibel)	Dies wird nach Beschluss dieser Rahmenplanforschreibung möglich sein.
Altbausanierung und Wohnungsmodernisierung	Modernisiert wurden und werden die Gebäude Frankenthaler Straße 106, 108, 86 und demnächst 110. Rechnet man die bereits aus der Sanierung entlassenen Gebäude Frankenthaler Straße 126-142 hinzu, so wurden bereits über 70 Wohnungen modernisiert. Dies soll jedoch nicht davon ablenken, dass noch erheblicher Modernisierungsbedarf in der Frankenthaler Straße besteht.
Lärmschutzmaßnahme parallel zur Bahntrasse und Einbau von Lärmschutzfenstern	Lärmschutzwand und Bezuschussung von Schallschutzfenstern sind seitens der Bahn AG ab 2010 geplant
Wohnungszusammenlegung zugunsten größerer Wohnungen	Hier böte sich eine Möglichkeit, wenn man nach Abbruch des maroden Anwesens Frankenthaler Straße 80 die entstehende Baulücke durch einen Anschluss an das Nachbargebäude Nr. 78 schließen würde. Das Treppenhaus könnte gemeinsam genutzt werden.
Wertvolle Bebauungszeile durch Neubebauung ergänzen und abschließen	Entsprechende Vorschläge werden gemacht.
Ergänzungsbauten mit raumbildender Gebäudeanordnung parallel zur Frankenthaler Straße	Entsprechende Vorschläge werden gemacht. Eventuell gelingt es, bei den Gebäuden Frankenthaler Straße 106 (Abbruch der Garagen und evtl. Neubau) und Frankenthaler Straße 110 im Rahmen von Ordnungsmaßnahmenverträgen eine attraktive Lösung zu finden.

<p><b>Baulückenschließung (Ecke Rohrlachstr./Frankenthaler Straße) unter Beachtung 4 bis 5-geschossiger Gebäudehöhen zur besseren räumlichen Wirkung auf die Geschlossenheit des Straßenraumes.</b></p>	<p>Ein Bebauungsvorschlag für die Grundstücke Frankenthaler Straße 70/72 wird im Rahmen dieser Untersuchung gemacht. Für die Umsetzung muss ein Investor gefunden werden, was voraussetzt, dass für die derzeitige Zwischenvermietung der Frankenthaler Straße 70 aufgehoben wird, sobald ein anderer Standort gefunden wird und dass die Lärmschutzwand zur Bahntrasse hin fertig gestellt ist.</p>
<p><b>Behandlung fehlgenutzter und nicht genutzter Grundstücke</b></p>	<p>Von den derzeit durch Autohändler genutzten Grundstücken und Vorgärten konnte noch keine Fläche reaktiviert werden. Voraussetzung ist, dass diese Rahmenplanfortschreibung in Kraft tritt, um nicht genehmigte Nutzungen zu verbieten bzw. unerwünschte Nutzungen besser ablehnen zu können.</p>

<p><b>Bisherige stadtgestalterische Ziele im Bereich Lagerplatzweg</b></p>	<p><b>Stand (2007) der Aufwertung der Stadtgestalt Bereich Lagerplatzweg</b></p>
<p>Der Übergangsbereich zwischen Hemshof und West soll städtebaulich geordnet und aufgewertet werden. Bauliche Neuordnung der Ecke Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Erhalt der Tankstellengebäude prüfen).</p>	<p>Hier ist ein positiver Anfang gemacht durch die neue Bäckereifiliale mit Café. Zwar war es Ziel des ursprünglichen Rahmenplanes, die ganze Ecke durch ein 4 bis 5-geschossiges Gebäude zu schließen. Da hierfür kein Investor gefunden wurde, einigte man sich auf die dennoch attraktive zweigeschossige Bebauung. Bei der langfristigen Nutzung weiterer Grundstücke, die derzeit als provisorische Stellplatzfläche zwischengenutzt sind, wird Wert auf eine geschlossene Bauzeile in entsprechender Höhe gelegt.</p>
<p><b>Gestalterische Mindestanforderungen an die Bebauung Lagerplatzweg (Kleingewerbe und Handel) festlegen</b></p>	<p>Erstes umgesetztes Beispiel wird das Grundstück Lagerplatzweg 4 sein, das zunächst als begrünter Stellplatz zwischengenutzt und langfristig bebaut werden soll. Auch für weitere Grundstücke werden im Rahmen dieser Untersuchung Bebauungsvorschläge gemacht.</p>
<p><b>Behandlung nicht genutzter und fehlgenutzter Grundstücke</b></p>	<p>s.o.</p>

#### 4.6.3 Wohnumfeld/ Freiflächen

Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für den Bereich Wohnumfeld/Freiflächen und Stand der bisherigen Umsetzung:

Bisherige Ziele der Wohnumfeld- und Freiflächengestaltung Bereich Frankenthaler Straße	Stand (2007) der Wohnumfeld- und Freiflächengestaltung Bereich Frankenthaler Straße
Baumpflanzungen Frankenthaler Straße und somit Wiederherstellung der stadtbildprägenden Baumzeile „Historische Allee“ bis Oggersheim	Die Baumpflanzungen in der Frankenthaler Straße konnten bisher noch nicht erfolgen, da zunächst folgende Fakten geklärt bzw. Maßnahmen umgesetzt werden müssen: Modernisierung der Gebäude; bei der künftigen Straßenführung sollte Möglichkeit der Baumpflanzungen mitbedacht werden (Prüfung Leitungslage anhand von Suchschlitzen); außerdem muss klar sein, wie die jeweiligen privaten Vorflächen langfristig genutzt werden, da Zufahren zu privaten bzw. Kundenstellplätzen gewährleistet sein müssen.
Lärmschutzwand Frankenthaler Straße	Die Lärmschutzwand wird ab dem Jahr 2010 seitens der Bahn errichtet.
Steigerung der Aufenthaltsqualität der Gehwege; Klare Trennung Ruhender Verkehr, Radweg; Fußgängerweg	Ein Vorschlag wird im Rahmen dieser Untersuchung gemacht
Barrierefreie ÖPNV-Haltestellen	s. hierzu Kapitel 4.5.6
Ampeln mit akustischem Signal für Blinde	s. hierzu Kapitel 4.5.6
Entkernung und Entsiegelung privater Freiflächen zugunsten eines höheren Freizeitwerts	Hierzu werden im Rahmen dieser Untersuchung konkrete Vorschläge gemacht. Alle Privatgrundstücke müssen eine nicht bebaute und nicht als Stellplatzfläche genutzte Ruhezone aufweisen. Diese darf nicht versiegelt werden und ist zu begrünen. Im Einzelnen ist eine eventuelle Befestigung /Pflasterart mit der Stadterneuerung abzustimmen. Im Falle von Neubauten müssen Möglichkeiten der Dachbegrünung geprüft werden.

Bisherige Ziele der Wohnumfeld- und Freiflächengestaltung Bereich Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg	Stand (2007) der Wohnumfeld- und Freiflächengestaltung Bereich Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg
Aktivierung von Brachflächen und Reduzierung der Versiegelung (sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Freiflächen)	Im nördlichen Bereich wurde beim Abbruch der Tankstelle ein großkroniger Baum an der Ecke erhalten und weitere Bäume gepflanzt. Beim Neubau werden Teile des Flachdachs begrünt. Da wo es aus Platzgründen möglich war, wurden in der Rohrlachstraße Bäume gepflanzt. Bei der Planung und Neubebauung

	privater Flächen müssen entsiegelte/begrünte Bereiche geschaffen werden.
Neugestaltung des Kirchvorplatzes	Hier ist noch keine Veränderung erfolgt und auch keine konkrete Planung erstellt worden.
Verbesserung der ÖPNV-Haltestellen	Die beiden Haltestellen Marienkirche (Straßenbahn- und Bus) sind bislang nicht barrierefrei umgestaltet worden.
Barrierefreie Freiraumgestaltung	Erforderlich wäre es, die Ampeln mit akustischem Signal für Blinde zu versehen.
Gehwege klare Trennung Radfahrer und Fußgänger	Auf dem Gehweg Rohrlachstraße südlich des Lagerplatzwegs bis zur Eisenbahnbrücke müsste eine klare Markierung der Begrenzung des Radwegs erfolgen. Derzeit ist die Situation sowohl für Radfahrer (hohe Frequenz, da Verbindung zu südlichen Stadtteilen) als auch für Fußgänger gefährlich.

#### 4.6.4 Verkehr

**Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für den Bereich Verkehr und Stand der bisherigen Umsetzung:**

Bisherige Ziele für den Bereich Verkehr Frankenthaler Straße	Stand (2007) im Bereich Verkehr Frankenthaler Straße
Linksabbiegespur Richtung Norden von Frankenthaler Straße in Rohrlachstraße einrichten (unter gegebenen Bedingungen nicht durchführbar, jedoch im Rahmen eines gesamtstädtischen Verkehrskonzepts und einer Platzneugestaltung zukünftig zu berücksichtigen)	Es bedarf eines umfassenden Verkehrskonzeptes, das noch nicht in Angriff genommen wurde.
Haltestellenstandort verbessern (Haltestelle verlegen)	Straßenbahn-Haltestelle Frankenthaler Straße ist barrierefrei zugänglich. Eine Verlegung ist nicht geplant.
Fehlende klare Trennung zwischen Wegen für Fußgänger und Radfahrer	Im aktualisierten Rahmenplan ist vorgesehen, den Gehweg Frankenthaler Straße teilweise zu verbreitern. Sofern dies aufgrund der verbleibenden Straßenbreite möglich wäre, könnten die derzeit von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzten (und auch als solche ausgeschilderten) Wege eventuell als getrennte Wege umgebaut werden.
Stellplatzdefizit 47 Plätze sowohl öffentliche als auch private. Folge ist, dass viele Pkw unerlaubterweise zeitweise halbseitig auf dem Gehweg parken, was die dortige Enge noch verstärkt	Im aktualisierten Rahmenplan werden Vorschläge für die Anordnung privater oder auch Kunden-Stellplätze auf den Privatgrundstücken Frankenthaler Straße gemacht.

<b>Bisherige Ziele für den Bereich Verkehr Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg</b>	<b>Stand (2007) im Bereich Verkehr Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg</b>
<b>Abbiegespuren von der Bürgermeister-Grünzweig- in die Rohrlachstraße neu ordnen</b>	Eine Änderung der Abbiegespuren würde den Umbau der ganzen Kreuzung erforderlich machen.
<b>Standort für Straßenbahnhaltestelle Marienkirche und Rohrlachstraße aufwerten</b>	Beide Standorte könnten nach wie vor attraktiver und auch behindertengerecht gestaltet werden (liegen aber am Rande bzw. außerhalb des hier näher untersuchten Bereiches).
<b>Fehlende klare Trennung zwischen Wegen für Fußgänger und Radfahrer</b>	Im nördlichen Teil, dem eigentlichen Eckbereich Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße hat sich seit Satzungsbeschluss die Situation verbessert, da ein gut erkennbarer Radweg markiert wurde. Problem ist, dass südlich des Lagerplatzweges Richtung Eisenbahnbrücke und im Eckbereich zur Frankenthaler Straße aus Platzgründen nur ein von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam zu nutzender Weg ausgewiesen und als solcher beschildert ist.

#### 4.7 Bevölkerung- und Sozialstruktur

Die in den nachfolgenden Kapiteln zugrunde liegenden statistischen Zahlen stammen aus dem Jahr 2007.

##### 4.7.1 Bevölkerungsentwicklung insgesamt

Im Stadtteil West waren Ende 2007 4.652 Einwohner gemeldet. Innerhalb der hier untersuchten Blöcke Nr. 14, 15, 18 und 19 waren 372 Einwohner gemeldet, davon 49 % Männer und 51 % Frauen.

Seit der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung (1998/1999) ergab sich in den einzelnen Blöcken folgende Einwohnerentwicklung:

Räumliche Einheit	Einwohner 1998	Einwohner 2007	Entwicklung
<b>Block 14 und 15</b>	258	192	-26%
<b>Block 18 und 19</b>	196	180	-8%
<b>Insgesamt</b>	454	372	-18%

Die Einwohnerzahl im gesamten Stadtteil West hat sich seit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen kaum verändert (+0,1%). Damals (1998) wohnten 4647 Einwohner in West. Ende 2007 waren dort 4.652 Personen gemeldet.

Die Einwohnerzahl in den vier hier untersuchten Blöcken hat, wie aus der Tabelle zu sehen ist, hingegen deutlich (18%) abgenommen.

Anhand der Betrachtung der Einwohnerzahl ohne sonstige Faktoren können noch keine Aussagen bezüglich einer Verbesserung oder Verschlechterung der Gesamtsituation der Einwohner abgeleitet werden. In den hier untersuchten Gebieten Frankenthaler Straße und Lagerplatzweg ist es nicht gelungen, eine stärkere Abwanderung der alteingesessenen Bevölkerungsgruppen zu verhindern.

Die Gesamtstadt Ludwigshafen erfuhr in den letzten Jahren (seit 2001) ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum und konnte die hohen Einwohnerverluste aus den 1990ern somit zum Teil auffangen. Bezogen auf das Untersuchungsjahr 1998 (170.664 Einwohner) verfügt die Gesamtstadt in etwa über die gleiche Einwohnerzahl wie heute (168.217 Einwohner). Die Entwicklung der hier näher untersuchten Blöcke weicht somit deutlich von der Entwicklung der Gesamtstadt ab.

#### 4.7.2 Einwohnerdichte

Die Einwohnerdichte gibt Auskunft, ob beispielsweise Potenzial für eine mögliche Nachverdichtung gegeben ist. Eine geringe Einwohnerdichte kann, sofern sich die Zahl der Wohnungen nicht verändert hat, aber auch ein Hinweis auf eine mögliche Leerstandsproblematik von Wohnungen sein. Letztere wiederum kann bedingt sein durch ein unattraktiver gewordenes Wohnumfeld oder auch durch ausbleibende Modernisierungsaktivitäten seitens der Hauseigentümer oder auch durch beides zusammen.

Betrachtet man die Leerstände von Wohnungen Ende 2007, so zeigt sich, dass in der Frankenthaler Straße (Blöcke 14 und 15) von insgesamt 91 Wohnungen 22 leer stehen (entspricht 24%). Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (Blöcke 18 und 19) standen von 88 Wohnungen 11 leer (entspricht 13%). Die Leerstandsquote kann somit - vergleicht man diese mit dem gesamten Stadtteil West, wo von 2272 Wohnungen 198 leer standen (9%), als hoch bzw. in der Frankenthaler Straße sogar als sehr hoch bezeichnet werden.

Eine überdurchschnittlich hohe Einwohnerdichte hingegen kann in Verbindung mit anderen Merkmalen ein Faktor sein, der auf beengte nicht mehr zeitgemäße Wohnverhältnisse hinweist. Dieses Problem besteht im hier untersuchten Gebiet von West nicht. Dennoch kann daraus nicht umgekehrt gefolgert werden, dass trotz des ausreichenden Platzes die Wohnverhältnisse im untersuchten Gebiet gut sind.

Der gesamte Stadtteil West mit 4538 Einwohnern und einer Fläche von 175,03 ha weist eine durchschnittliche Einwohnerdichte von 26 Einwohnern/ha auf.

In den hier untersuchten Blöcken hat sich die Einwohnerdichte wie folgt verändert seit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen:

Räumliche Einheit	Einwohnerdichte (E/ha) 1998	Einwohnerdichte (E/ha) 2007	Entwicklung
Blöcke 14/15	119	89	-25%
Blöcke 18/19	70	64	-9%
Insgesamt	91	75	-18%

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, verringerte sich die Einwohnerdichte um durchschnittlich 18%. Die Zahl der Wohnungen hat sich hingegen nicht verändert. Die verringerte Bevölkerungsdichte muss also andere Ursachen haben. Die angesprochene sehr hohe Leerstandsquote von Wohnungen hat sicher mit dem Zustand der Wohnungen (wird näher in Kap. 4.7.6 erläutert) zu tun.

### 4.7.3 Altersstruktur

Die Analyse der Altersstruktur gibt insbesondere Auskunft über die Bevölkerungszusammensetzung des Quartiers. Es ist ableitbar, ob sich eine Überalterung des Quartiers abzeichnet oder ob ein Entwicklungspotenzial durch einen großen Anteil Jugendlicher besteht. Darüber hinaus sind Tendenzen wie Sesshaftigkeit, alteingesessene Strukturen, geringer Wandel in der Bevölkerungsstruktur des Quartiers ableitbar. Für das künftige Handlungskonzept lassen sich anhand der Alterszusammensetzung Ansätze bezüglich der Bedürfnisse im Quartier ableiten.

#### Altersaufbau

Bei der Analyse der Altersstruktur (Daten Ende 2007) ist auffällig, dass - vergleicht man das Untersuchungsgebiet (4 Blöcke) mit der Gesamtstadt, der Anteil der Jugendlichen bis 18 Jahre im Untersuchungsgebiet etwas höher liegt als in der Gesamtstadt, ebenso der Anteil der 18- bis 60-jährigen. Folglich weist die Gesamtstadt einen prozentual höheren Anteil an über 60-jährigen auf.

	0-18-jährige in %	19-60-jährige in %	Über 60-jährige in %
Untersuchungsgebiet (Blöcke 14, 15, 18 und 19)	22	63	15
Gesamtstadt	17	59	24

Betrachtet man nur das Untersuchungsgebiet, so fällt auf, dass der Anteil der 35- bis 49-jährigen 20% ausmacht. Der Anteil der Kinder (0-17) entspricht dem mit 22%. Das heißt, da die Gruppe der 35-49-jährigen die Gruppe der Familien vertritt, ist der Kinderanteil entsprechend hoch. Der allgemeine Trend einer Überalterung der Bevölkerung ist im Untersuchungsgebiet somit geringer ausgeprägt als in der Gesamtstadt.

Untersuchungsgebiet insgesamt	0-17 J.	18-34 J.	35-49 J.	50 J. + älter
Absolute Zahlen	83	101	73	115
%	22	27	20	31

### Veränderungen des Seniorenanteils

In den hier untersuchten vier Blöcken hat sich der Anteil der Senioren (über 60-jährige) seit den Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999 bis Ende 2007 fast nicht verändert. Lediglich im Gebiet Lagerplatzweg ist der Anteil von 20% (1999) auf 22% (2007) leicht gestiegen. Im gesamten Stadtteil West hat der Seniorenanteil von 18% auf 16% abgenommen. In der Gesamtstadt nahm der Anteil von 22 auf 24% zu. Ein klarer Entwicklungstrend ist aus diesen geringen Abweichungen daher nicht erkennbar.

Räumliche Einheit	Anteil der über 60-jährigen 1998/1999 in %	Anteil der über 60-jährigen 2007/2008 in %	Entwicklung
Frankenthaler Straße Blöcke 14/15	8	8	-
Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg Blöcke 18/19	20	22	+2 %
Gesamter Stadtteil West	18	16	- 2%
Gesamtstadt	22	24	+2%

Mögliche Ursachen für altersstrukturelle Veränderungen kann der Neubau oder auch die Modernisierung von Wohnungen sein. Wie in Kapitel 4.6.2 dargestellt wurde, wurden zwar einige Projekte realisiert, signifikante Veränderungen wurden dadurch jedoch nicht ausgelöst.

Wenn man die während der Laufzeit des Sanierungsgebietes modernisierten Gebäude Frankenthaler Straße 126-142 mit einbezieht, ergibt sich folgendes Bild: 1998/1999 lebten in diesen Gebäuden 8% über 60-jährige; nach der Modernisierung 2007 lebten dort 6% über 60-jährige. Auch hier ist die Veränderung trotz Modernisierung zu geringfügig, um von altersstrukturellen Veränderungen zu sprechen. Dass der Seniorenanteil vor Sanierung gering war und auch trotz Modernisierung noch heute gering ist, hängt eventuell damit zusammen, dass die Wohnungen nicht barrierefrei erschlossen sind. Vielleicht empfinden die Menschen über 60 Jahren aber auch das Wohnumfeld nicht als attraktiv genug.

#### 4.7.4 Staatsangehörigkeit

Die Bevölkerungszusammensetzung innerhalb des Untersuchungsgebiets kann neben der Analyse der Altersstruktur anhand der Staatsangehörigkeit beurteilt werden. Eine Erhöhung des Ausländeranteils zeigt Veränderungen in der Bevölkerungs- und Sozialstruktur eines Gebietes auf.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden nur die Einwohner, die eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, betrachtet. Einwohner mit doppelter Staatsbürgerschaft oder Deutsche mit Migrationshintergrund wurden nicht berücksichtigt. Um mögliche Veränderungen der Bevölkerungszusammensetzung analysieren zu können, werden im Rahmen der aktuellen Analyse ebenfalls nur die Bewohner mit einer fremden Staatsbürgerschaft berücksichtigt.

Räumliche Einheit	Ausländeranteil 1998/1999 in %	Ausländeranteil Ende 2007 in %	Entwicklung
<b>Blöcke 14/15 Frankenthaler Straße (Einwohner insgesamt absolut 1998/1999 258; absolut 2007: 192)</b>	<b>64%</b> (absolut 164)	<b>41%</b> (absolut 79)	<b>23%</b>
<b>Blöcke 18/19 Lagerplatzweg (Einwohner insgesamt absolut 1998/1999: 192; absolut 2007: 180)</b>	<b>6%</b> (absolut 11)	<b>31%</b> (absolut 56)	<b>+25%</b>
<b>Gesamter Stadtteil West (Einwohner insgesamt absolut 1998/1999 4.647; absolut 2007: 4652)</b>	<b>24%</b> (absolut 1094)	<b>26%</b> (absolut 1210)	<b>+2%</b>
<b>Gesamtstadt (Einwohner insgesamt absolut 1998/1999 170.664; absolut 2007: 168.217)</b>	<b>20%</b> (absolut 33386)	<b>20%</b> (absolut 33088)	<b>-</b>

Wie die Tabelle zeigt, hat sich der Anteil der Ausländer in den untersuchten Blöcken geändert. Das heißt: In der Frankenthaler Straße ist der Anteil der dort wohnenden Ausländer um 23% gesunken. Umgekehrt stieg der Ausländeranteil um 25% in den Blöcken 18/19. Betrachtet man den gesamten Stadtteil West, so stieg der Ausländeranteil leicht von 24% auf 26%. Im Vergleich zu Gesamtstadt mit einem Ausländeranteil von 20% (gleichblieben seit 1998/1999) kann man sagen, dass im Stadtteil West mit 26% ein etwas erhöhter Ausländeranteil lebt. Der nach wie vor recht hohe Ausländeranteil von durchschnittlich 36% in den hier näher untersuchten Blöcken 14, 15, 18 und 19 zeigt, dass in diesem Bereich keine Veränderung stattgefunden hat.

Betrachtet man den Ausländeranteil Ende 2007 hinsichtlich der Altersstruktur, so ist festzustellen, dass in den Blöcken 14/15 ein höherer Anteil an Kindern und

Jugendlichen (27%) im Vergleich zur Gesamtstadt (18%) lebt. Dementsprechend ist in den untersuchten Blöcken der Seniorenanteil (3%) im Vergleich zum Stadtdurchschnitt (12%) relativ niedrig. Altersstrukturell entsprechen somit die Ausländer aber auch der durchschnittlichen Altersstruktur aller gemeldeten Bewohner in den untersuchten Bereichen. Unterschiedlich ist jedoch der extrem niedrige Seniorenanteil bei den Ausländern im Untersuchungsbereich.

#### **4.7.5 Arbeitslosigkeit**

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999 wurde nicht erfasst, wie hoch der Anteil der Arbeitslosen ist, von daher ist diesbezüglich eine Entwicklung seit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen nicht feststellbar.

Die Arbeitslosenquote (d.h. der prozentuale Anteil der Arbeitslosen im Vergleich zu den Erwerbspersonen) in den hier untersuchten Blöcken sah Ende 2007 folgendermaßen aus:

Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (Blöcke 18/19) betrug die Arbeitslosenquote 26%, im Teilbereich Frankenthaler Straße (Blöcke 14/15) 24%. Beide Quoten liegen somit weit über dem Stadtdurchschnitt mit nur 13%. Man kann also feststellen, dass es sich bei dem Untersuchungsgebiet um ein Gebiet mit überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit der Bevölkerung handelt.

Betrachtet man nur die Arbeitslosenquote der Ausländer in den untersuchten Bereichen, so ist festzustellen, dass in allen vier untersuchten Blöcken die Arbeitslosenquote der Ausländer durchschnittlich bei 34% liegt, während sich diese für die Gesamtstadt nur auf 21% beläuft. Die Arbeitslosenquote der Ausländer ist also eindeutig höher als die der deutschen Bevölkerung.

Betrachtet man das Alter der Arbeitslosen, so ist die Jugendarbeitslosigkeit (der unter 25-jährigen) auffällig. Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg (Blöcke 18/19) beträgt der Anteil der jugendlichen Arbeitslosen an allen Arbeitslosen zwar nur 13% (was unter dem Stadtdurchschnitt von 22% liegt). In der Frankenthaler Straße dagegen liegt der Anteil der jugendlichen Arbeitslosen mit 39% weit über dem Stadtdurchschnitt.

Ein unmittelbarer Vergleich der Arbeitslosenzahlen zum Beginn der Sanierung 1998/1999 ist nicht möglich, da sich die Bezugsgrundlagen aufgrund gesetzlicher Vorgaben geändert haben.

#### **4.7.6 Wohnungsversorgung**

Die Verbesserung der Wohnsituation drückt sich durch umfassende Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen aus. Am deutlichsten macht sich die Verbesserung jedoch in der Veränderung der Wohnungsausstattung bemerkbar.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung wurde bei 67% der Wohnungen im Untersuchungsgebiet eine Ausstattung mit Bad und Zentralheizung festgestellt. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in den Kapiteln 4.2 (Leerstände) und 4.3.3 (Mängel an der Bausubstanz)

Räumliche Einheit	Anteil der Wohnungen mit Bad/ZH 1998/1999	Anteil der Wohnungen mit Bad/ZH Ende 2007	Veränderung
Blöcke 14, 15, 18 und 19	67%	76%	+9%
Gesamtstadt	74%	82%	+8%

Heute gibt es im Untersuchungsgebiet (Blöcke 14,15,18 und 19) 179 Wohnungen. Mittlerweile sind 76 % der Wohnungen mit Bad und Zentralheizung ausgestattet, was seit den Vorbereitenden Untersuchungen eine Zunahme von 9% bedeutet. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, liegt der prozentuale Anteil gut ausgestatteter Wohnungen in der der Gesamtstadt mit 82% immer noch höher als im Untersuchungsgebiet (76%).

Außer diesen genannten gut ausgestatteten Wohnungen sind heute von den 179 Wohnungen im Untersuchungsgebiet 16% mit Bad aber ohne Zentralheizung ausgestattet. Zudem fehlt in weiteren 8% der Wohnungen das Bad und davon wiederum liegt bei 9% sogar das WC außerhalb der Wohnung.

Die in den hier untersuchten Blöcken seit Beginn der Sanierung durchgeführten Altbauersanierungen (vgl. Kapitel 4.3.3) haben nicht zu nennenswerten Veränderungen bei den Größenklassen der Wohnungen geführt. Der seit Sanierungsbeginn festgestellte Bedarf nach größeren Familienwohnungen besteht daher nach wie vor.

### **Vom Eigentümer bewohnte Wohnung**

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999 wurde nicht erfasst, wie hoch der Anteil der vom Eigentümer bewohnten Wohnungen an der gesamten Wohnungszahl ist.

Für Ende 2007 kann folgendes festgestellt werden:

Von den 179 Wohnungen in den untersuchten Blöcken werden 22 vom Eigentümer bewohnt (entspricht 12%). Im Vergleich zu Gesamtstadt, wo der Anteil der vom Eigentümer bewohnten Wohnungen bei 28 % liegt, ist dieser Anteil viel zu niedrig und ist ein Hinweis auf unzureichende Stabilität im Untersuchungsbereich. Die Eigentumsquote müsste erhöht werden, da damit Stabilität (Rückgang der Fluktuation) verbunden ist.

Die Eigentumsquote ist vor allem von der vorherrschenden Baustruktur abhängig. Die hier untersuchten Blöcke, die teilweise von einer mehrgeschossigen Blockrandbebauung dominiert oder aber von Autohändlern und Autoreparaturwerkstätten umgeben sind, besitzen eine geringere Eigentumsquote als der hier nicht untersuchte Teilbereich des Sanierungsgebietes, wo sich viele vom Eigentümer bewohnte zweieinhalbgeschossige Reihenhäuser befinden.

#### 4.7.7 Umzugsquote

Die Auszugsquote gibt Aufschluss über den „Wegzug“ aus dem Quartiersblock. Wie sich die Zu- und Wegzüge seit Beginn der Sanierung verändert haben, lässt sich nicht feststellen, da dieser Aspekt im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen nicht mit untersucht wurde.

Für die Jahre 2006/2007 sind folgende Wanderungsbewegungen festzustellen:

Räumliche Einheit	Auszugsquote 2006/2007 in %	Einzugsquote 2006/2007 in %
Blöcke 14,15, 18 und 19	28	30
Stadtteil West	35	38
Gesamtstadt	23	24

Die Auszugsquote gibt allerdings keinen Hinweis darauf, ob die Auszüge zu einem Verlassen des Quartiers oder nur zu einer Verlagerung innerhalb des Quartiers geführt haben. Deshalb wurde ein Vergleich der „Gewinne“ bzw. „Verluste“ zwischen den untersuchten Blöcken, dem Stadtteil und der Gesamtstadt für die Jahre 2006 bis 2007 gegenüber gestellt. Hierbei wurde deutlich, dass insgesamt sowohl absolut als auch prozentual mehr Personen zugezogen sind als weggezogen. Dies bezieht sich nicht nur auf die untersuchten Blöcke, sondern auch auf den ganzen Stadtteil West und die Gesamtstadt. Normalerweise lassen diese Zahlen auf Neubautätigkeiten bzw.

Modernisierung untergenutzter Gebäude/Nachverdichtungen schließen. Da diese im hier untersuchten Bereich aber bisher nur in begrenztem Umfang stattgefunden haben, kann die erhöhte Einzugsquote auch ein Hinweis darauf sein, dass Zuzüge aufgrund schlechterer Bedingungen in anderen Quartieren erfolgten. Unabhängig davon ist, um die Zuzugsquote weiter zu erhöhen, zeitgemäßer Wohnraum kombiniert mit einem günstigen Wohnumfeld zu schaffen.

#### 4.7.8 Zusammenfassung der Änderungen in der Bevölkerungsstruktur und des Ausstattungsstands der Wohnungen

Im Vergleich zu den im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen (1998/1999) erhobenen Daten ergaben sich bis Ende 2007 innerhalb des Untersuchungsgebiets folgende grundlegenden Veränderungen in der Bevölkerungs- und Sozialstruktur und bezüglich des Ausstattungsstands der Wohnungen:

<b>Bereiche mit positiven Veränderungen:</b>
Zunahme des Anteils an Wohnungen mit Bad und Zentralheizung um 9% - von 67 auf 76%. Stadtdurchschnitt (82%) aber noch nicht erreicht.
<b>Keine deutlichen Veränderungen, was entweder auf eine Stabilisierung des Gebiets oder auf noch zu lösende Probleme schließen lässt:</b>
Altersstruktur fast unverändert, d.h. nach wie vor etwas erhöhter Anteil an Kindern und Jugendlichen und etwas unterdurchschnittlicher Anteil an Senioren im Vergleich zur Gesamtstadt. Ausländeranteil nach wie vor höher als in Gesamtstadt Bedarf nach Familienwohnungen besteht nach wie vor, da bisherige Sanierungen nicht zu nennenswerten Grundrissveränderungen hinsichtlich der Wohnungsgröße führten.
<b>Als negative Entwicklung hervorzuheben:</b>
Deutliche Abnahme der Einwohnerzahl und Einwohnerdichte, während im gesamten Stadtteil West der Anteil nahezu gleichgeblieben ist Leerstandsquote von Wohnungen nach wie vor sehr hoch
<b>Kein Vorher-Nachher-Vergleich möglich, da entsprechende Zahlen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen 1998/1999 nicht erfasst wurden</b>
Arbeitslosenquote liegt mit 25% weit über dem Stadtdurchschnitt von 13% Sehr geringe Eigentümerquote (12%) im Vergleich zur Gesamtstadt (28%)

## 5. Leitbildentwicklung und Fortentwicklung der Ziele

### 5.1. Ziele der Rahmenplanung (2000)

Im Zuge der Erstellung des Rahmenplans wurden zahlreiche konkrete Entwicklungsziele und entsprechende Maßnahmvorschläge erarbeitet.

Die Bestandsaufnahme 2007 machte deutlich, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht. Bestimmte Entwicklungsziele müssen weiter verfolgt, andere angepasst oder neu formuliert werden, um den veränderten gesellschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen und Vorstellungen gerecht zu werden.

Die ursprünglich formulierten Zielvorstellungen des Rahmenplans lassen sich wie folgt den einzelnen Planungsebenen zuordnen (vgl. Kapitel 3):

#### Zielaussagen Bereich Nutzung

- Betriebsverlegung (Bordelle, Bars) in der Frankenthaler Straße zur Aufwertung des Wohn- und Gewerbestandorts und zur Stärkung der Dienstleistungsfunktion
- Zufällige Gewerbeentwicklung Frankenthaler Straße unterbinden
- Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen
- Neuordnungsmaßnahmen Gewerbe zusammen mit Gestaltungsverbesserung (positiverer Gesamteindruck der Adresse „Frankenthaler Straße“)
- Aktivierung der Brachflächen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg
- Nutzungsentflechtung in den Blockinnenbereichen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg
- Reduzierung der Wohnungen Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg zugunsten von Gewerbe
- Reduzierung der Wohn- und Gewerbenutzung zugunsten von öffentlichem Grün

#### Zielaussagen Bereich Gestaltung/Stadtgestalt

- Neuordnung zur räumlichen Stabilisierung des Blockrands Frankenthaler Straße
- Ordnen der Gewerbebetriebe Frankenthaler Straße mit Hilfe von Gestaltungssicherungsinstrumenten (Gestaltungsfibel)

- Altbauanierung und Wohnungsmodernisierung
- Lärmschutzmaßnahme parallel zur Bahntrasse
- Wohnungszusammenlegung zugunsten größerer Wohnungen
- Einbau von Lärmschutzfenstern
- Wertvolle Bebauungszeile durch Neubebauung ergänzen und abschließen
- Baulückenschließung (Ecke Rohrlachstr./Frankenthaler Straße) unter Beachtung 4 bis 5-geschossiger Gebäudehöhen zur besseren räumlichen Wirkung auf die Geschlossenheit des Straßenrandes.
- Ergänzungsbauten mit raumbildender Gebäudeanordnung parallel zur Frankenthaler Straße
- Behandlung nicht genutzter und fehlgenutzter Grundstücke
- Gestalterische Mindestanforderungen an die Bebauung Lagerplatzweg (Kleingewerbe und Handel) festlegen
- Bauliche Neuordnung Ecke Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünweg-Straße (Erhalt Tankstellengebäude prüfen)

### **Zielaussagen Bereich Grünordnung/Wohnumfeld**

- Entkernung der vorhandenen Hinterhofbebauung Frankenthaler Straße, wo möglich
- 
- Lärmschutzeinrichtungen parallel zur Bahntrasse begrünen
- 
- Neugestaltung entkernter Hinterhöfe zugunsten höheren Freizeitwerts und/oder Entsiegelung
- Fassung des öffentlichen Straßenraumes durch stadtbildprägende Baumzeile: Wiederherstellung der historischen Allee Frankenthaler Straße (Schloss Oggersheim bis Mannheimer Brückenkopf); berücksichtigen bei notwendigen Änderungen der unterirdischen Infrastruktur
- Reduzierung der Versiegelung Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg zugunsten einer weitestgehenden Durchgrünung



### Zielaussagen Bereich Verkehr

- Neuordnung der beiden Kreuzungsbereiche Rohrlachstraße/Frankenthaler-Straße und Rohrlachstraße/Bürgermeister-Grünzw eigstraße
- Einrichtung einer Linksabbiegespur von der Frankenthaler Straße Richtung Norden
- Haltestellenverlegung Frankenthaler Straße
- Neuregelung der Abbiegespuren Ecke Bürgermeister-Grünzw eig-Straße/Rohrlachstraße
- Aufw ertung der dortigen Straßenbahnhaltestelle

### 5.2. Bilanz der bisherigen Sanierung

Es sind bereits einige positive Veränderungen durch die Sanierungstätigkeit im untersuchten Gebiet West erkennbar. So wurden unter anderem ehemals marode Gebäude entweder bereits saniert oder aber stehen kurz vor Modernisierungsbeginn.

#### Seit Beginn der Sanierung wurden hierfür:

- Ein Modernisierungsvertrag mit Gew ährung von Sanierungsfördermitteln abgeschlossen.
- Drei Modernisierungsverträge ohne Gew ährung von Fördermitteln abgeschlossen. Da einer der drei Modernisierungsverträge die Modernisierung von 66 Wohneinheiten umfasste, konnte die gesamte Wohnanlage Frankenthaler Straße 126-142 modernisiert und bereits aus der Sanierung entlassen werden. Sie ist daher nicht mehr Teil des hier untersuchten Gebietes, grenzt aber unmittelbar an dieses an. Die Käufer der 66 Wohnungen ebenso wie den Mietern ist die weitere Aufw ertung der Frankenthaler Straße im Rahmen der Sanierung ein sehr wichtiges Anliegen.
- Für drei weitere Modernisierungsobjekte wurden bereits die Genehmigungen erteilt. Die Modernisierungen laufen bereits oder beginnen demnächst.
- Ein Ordnungsmaßnahmenvertrag ist in der Frankenthaler Straße geplant
- Ein Neubau (Bäckereifiliale mit Café) wurde errichtet.
- Zwei weitere Grundstücke wurden mit dem Ziel einer Neubebauung (Lagerplatzweg 4 und Taxizentrale Rohrlachstraße 100) verkauft.

- Geplant ist seitens der Bahn (DB) ab dem Jahr 2010 die Errichtung einer Lärmschutzwand. Planungen und Informationsveranstaltungen laufen.
- Des Weiteren wurde begonnen, die Zielaussagen Rahmenplan (2000) zur Nutzungsstruktur Bereich Frankenthaler Straße und die im Integrierten Handlungskonzept soziale Stadt (2007) in Kapitel 4.1. geforderte „Optimierung der Verkehrsbedingungen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer“ in die Tat umzusetzen: Der Radweg Ecke Bürgermeister-Grünzwieg-/Rohrlachstraße wurde bereits zum Teil neu gestaltet und farblich markiert.

Durch die bereits umgesetzten und auch die derzeit laufenden Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen wurden auf den privaten Grundstücken Investitionen in Höhe von insgesamt 4,7 Mio. EUR getätigt. Hierbei wurden die Investitionskosten für die modernisierten und bereits aus der Sanierung entlassenen Gebäude Frankenthaler Straße 126-142 (betragen 3,5 Mio. EUR) mit eingerechnet.

Diese 4,7 Mio. EUR verteilen sich auf:

- Modernisierung (3,9 Mio. EUR)
- Neubau (0,8 Mio. EUR) nur Bäckereifiliale mit Café.

Die Zuschusssumme für die o.g. Gesamtinvestitionssumme von 4,7 Mio. EUR beläuft sich bislang auf 52.000,00 EUR. Die demnächst erst geplanten Modernisierungsmaßnahmen und Neubaukosten sind hier noch nicht eingerechnet.

Neben den Maßnahmen auf den privaten Grundstücken wurde bisher noch nicht in die Gestaltung öffentlicher Bereiche investiert mit Ausnahme der Gestaltung eines Teils des Radweges Ecke Bürgermeister-Grünzwieg-/Rohrlachstraße. Geplant ist in den nächsten Jahren die genannte Umgestaltung der Rohrlachstraße mit den im Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt (2007) erwähnten Rad- und Gehwegen.

Die bereits erfolgten bzw. in Durchführung befindlichen Fördermaßnahmen im Sanierungsgebiet sind in der Abbildung (Plan Nr. 5.2) dokumentiert.

Plan Nr. 5.2. "Durchgeführte Sanierungsmaßnahmen im privaten Bereich"

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Durchgeführte Sanierungsmaßnahmen im privaten Bereich

### Modernisierung

- ohne öffentliche Mittel
- mit öffentlichen Mitteln
- genehmigte, geplante Modernisierung und Modernisierungspflicht

- Abriss/Ordnungsmaßnahmen
- Neubau
- Verkauf zwecks Neubau

- sonstige Maßnahmen



Plannummer:  
5.2.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
**Freie Architekten + Stadtplaner**

Stephaniestraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)

### 5.3 Weiterentwicklung des Rahmenplans

Trotz der beschriebenen Sanierungserfolge sind einige Ziele und Maßnahmen noch nicht abgeschlossen und müssen weitergeführt werden. Nach wie vor weist das Sanierungsgebiet Schwächen in städtebaulicher Hinsicht, wie Baulücken und noch nicht modernisierte Gebäude auf. Die funktionalen Schwächen und Defizite in der Wohnumfeldqualität sind trotz erzielter Fortschritte noch nicht behoben.

Durch den Sanierungsprozess der letzten 9 Jahre wurde deutlich, welche Ziele, die zu Beginn der Sanierung formuliert wurden, realisierbar und welche Ziele aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen nicht kurzfristig umsetzbar sind. Bei der Weiterentwicklung des Rahmenplans fließen die Erkenntnisse über die Erreichbarkeit der ursprünglich gesetzten Ziele mit ein.

Aber nicht nur die Weiterentwicklung der bisher geltenden Ziele und Maßnahmen, sondern auch die Einbindung veränderter Rahmenbedingungen in das bestehende Ziel- und Maßnahmenkonzept ist notwendig. Die veränderten Rahmenbedingungen drücken sich vor allem aus durch:

- veränderte Lebensstile und Wohnpräferenzen (Zunahme der Wohnfläche, Zunahme von Single-Haushalten...)
- den demographischen Wandel (Alterung der Bevölkerung)
- den wirtschaftlichen Strukturwandel (Ansprüche der Einzelhandelsunternehmen).

Seit der Erstellung des Rahmenplans haben sich einige Faktoren mit Einfluss auf das Sanierungsziel verändert. Unter diesen Voraussetzungen ist eine grundlegende Fortschreibung des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet West notwendig, um die aktuellen Vorgaben und Konkretisierungen in eine einheitliche Planung zusammenfließen zu lassen.

### 5.4 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Im Rahmen der Fortschreibung des Sanierungskonzeptes gilt es, aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen im Sanierungsgebiet und der städtebaulichen Situation in den unmittelbar angrenzenden Bereichen die Abgrenzung des Sanierungsgebietes kritisch zu hinterfragen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen waren weitere Baublöcke mit untersucht worden. Es handelt sich bezüglich des hier näher untersuchten Bereiches um die Baublöcke weiter westlich in der Frankenthaler Straße bis zur Kopernikusstraße.

Für diese Flächen haben sich die Rahmenbedingungen, die damals zu einer Nicht-Aufnahme in das Sanierungsgebiet geführt haben, nicht grundlegend geändert. Es waren keine städtebaulichen oder funktionalen Gründe, sondern fehlende Finanzmittel und fehlende personelle Kapazität zur Bearbeitung. Dies hat sich bis heute nicht geändert, folglich ist eine Aufnahme der Blöcke weiter westlich in der Frankenthaler Straße ins Sanierungsgebiet derzeit nicht zu rechtfertigen.

## 5.5 Aktuelle Ziele der Sanierung

Wesentliches Leitziel der Fortschreibung des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet West ist:

- Überwindung der substanziellen und funktionalen Schwächen des Sanierungsgebiets und
- Die Entwicklung zu einem qualitätsvollen innerstädtischen Wohnort (einschl. Nutzungsmischung)

Die wichtigsten zukünftigen Aufgaben hierbei sind:

- die Verbesserung der Wohnqualität und auch des Stadtbildes durch Modernisierung
- Auslagerung der Wohnnutzung störender Betriebe (sowohl Autoreparaturwerkstätten, Autohändler als auch Gaststätten besonderer Betriebsart)
- Verbesserung der Situation des Fußgänger- und Radverkehrs entlang der Straßen
- die Erhöhung des Grünflächenanteils
- Abbruch maroder Bausubstanz
- die Schließung bestehender Baulücken.

Aus dem genannten Leitziel werden folgende Leitlinien für die langfristige Entwicklung des hier untersuchten Teils des Sanierungsgebiets West abgeleitet:

### **1. West wird als attraktiver Stadtteil mit zeitgemäßen Wohnbedingungen gesichert und gestärkt.**

Der Bereich des Sanierungsgebietes ist heute in erster Linie Wohnstandort und wird als solcher bewahrt und gefördert.

Für alle Wohnungen soll eine Ausstattung gewährleistet werden, die zumindest den Mindeststandards im sozialen Wohnungsbau entspricht.

### **2. Förderung der Ansiedlung Dienstleistung und Handel**

Es gilt, den Wohnstandort in verträglicher Mischung mit anderen Nutzungen zu stärken. Ein lebendiges Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Geschäften, Dienstleistungsangeboten sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen und Gastronomie soll einen hohen Grad an Urbanität und Lebensqualität schaffen. Ein wesentliches Ziel ist die Auslagerung des die Wohnfunktion störenden Gewerbes. Eine Neuansiedlung störender Gewerbes ist zu vermeiden.

### **3. Verbesserung der Identifikation der Bewohnerschaft mit dem Quartier – Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**

Eine attraktive Umfeldgestaltung und ein ausreichendes und ausgewogenes Angebot an wohnungsnaher Versorgung können dazu beitragen, die Identifikation der Bewohnerschaft mit ihrem eigenen Quartier zu stärken.

Durch Aufwertung der Straßenräume und hier vor allem auch der Geh- und Radwege können Räume zur Kommunikation und zum Verweilen geschaffen werden. Eine besondere Rolle sollte dem Schutz von Fußgängern und Radfahrern zukommen. Deren Raum ist unter anderem im Bereich Frankenthaler Straße nicht klar definiert. Zusätzlich verstärkt wird das Problem durch auf dem Gehweg parkende Autos der Autohändler und Autoreparaturwerkstätten und deren Kundschaft.

### **4. Die historisch gewachsene Stadtgestalt und Baustruktur wird in ihrer Charakteristik bewahrt und weiterentwickelt.**

Das bedeutet, dass sämtliche Neubauten von Haupt- und Nebengebäuden (oft auch Vordergebäuden) sich gemäß § 34 Baugesetzbuch einfügen müssen.

Stadtgestalterisch wertvolle Ensembles und auch unter Denkmalschutz stehende Gebäude sind vorrangig zu unterhalten und zu modernisieren.

Aus diesen Leitlinien sowie den vorhandenen Gegebenheiten und Potenzialen werden im folgenden Kapitel differenzierte Sanierungsziele und -konzeptionen entwickelt, anhand derer einzelne, spezifische Maßnahmen abgeleitet werden.

## 6. Fortentwicklung des Rahmenplans 2000

Die Rahmenplanung legt die Grundzüge der Sanierungsziele fest. Die hohe Anzahl durchgeführter Veränderungen und Baumaßnahmen sowie abgestimmter Planungen erfordern 9 Jahre nach der Erstellung der Rahmenplanung eine Aktualisierung.

Der städtebauliche Rahmenplan ist aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -analyse, den übergeordneten Leitzielen unter Berücksichtigung des ursprünglichen Konzeptes der Rahmenplanung und des integrierten Handlungskonzeptes Soziale Stadt entwickelt.

In der Rahmenplanung werden die Ziele und Zwecke der Sanierung, also die geplante bauliche, freiräumliche und nutzungsstrukturelle Entwicklung des Sanierungsgebiets West konkretisiert. Er gliedert sich inhaltlich in 4 Planungsebenen:

- Konzept Nutzungsstruktur
- Konzept Baustruktur/Stadtgestalt
- Konzept Wohnumfeld/Freiflächen
- Konzept Verkehr

Im Nutzungskonzept wird die Verteilung der unterschiedlichen Flächennutzungen dargestellt.

Das Gestaltungskonzept zeigt in der Zusammenschau die geplante zukünftige städtebauliche Struktur des Gebiets.

Im Freiflächenkonzept kommt als wichtiger Schwerpunkt die nachhaltige ökologische Stadtentwicklung zum Ausdruck. Wichtiger Punkt ist die im Rahmen der Leitlinien erwähnte „Identifikation der Bewohner mit ihrer Wohnumgebung“. Hierzu zählt neben den erwähnten Maßnahmen auch der Lärmschutz zur Bahntrasse.

Das Verkehrskonzept zeigt die erforderliche Infrastruktur für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und die Funktionen der Straßen auf.

Das abschließende Maßnahmenkonzept ist als Umsetzungsinstrument für die in den vorangegangenen Plänen dargestellten Zielaussagen zu verstehen. Hier werden sektorübergreifend die wichtigsten Maßnahmen dargestellt, die zur Verwirklichung der Ziele erforderlich sind.

### 6.1 Konzept Nutzungsstruktur

Das Nutzungskonzept stellt die angestrebte Flächennutzung des Sanierungsgebiets dar.

### 6.1.1 Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für die Nutzungsstruktur

Folgende Zielaussagen bezüglich der Nutzungsstruktur des Untersuchungsgebiets trifft der Rahmenplan von 2000:

#### Zielaussagen Rahmenplan (2000) zur Nutzungsstruktur Bereich Frankenthaler Straße

- Das Mischgebiet ist zu erhalten, wobei der Schwerpunkt des Gewerbes im Bereich Dienstleistungen liegen muss und es sich in jedem Fall um Gewerbe, das die Wohnnutzung nicht stört, handeln muss.
- Zufällige Gewerbeentwicklungen sind zu unterbinden.
- Zur Aufwertung des Wohn- und Gewerbebestands müssen Betriebe (Bordelle, Bars) verlagert werden.
- Das Erscheinungsbild der Gewerbeflächen ist zu verbessern.
- wohnunverträgliche Gewerbe sind auszulagern.
- In den Erdgeschosszonen einiger Gebäude sollten Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt werden.
- Zunächst Erarbeitung von städtebaulichen Planungsanforderungen: Dann Neuordnung und Neubebauung der Gewerbeflächen. Durch Nutzungsverbesserung auch Stadtbildverbesserung. Somit entsteht ein positiverer Gesamteindruck der Adresse „Frankenthaler Straße“.

#### Zielaussagen Rahmenplan (2000) zur Nutzungsstruktur Bereich Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg

- Bauliche Definition oder Neudefinition der Nutzungsgrenzen
- Aktivierung der Brachflächen
- Nutzungsentflechtung im Blockinnenbereich
- Erhöhung des Grünanteils

### 6.1.2 Weiterentwicklung der Ziele für die Nutzungsstruktur

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Ludwigshafen wird derzeit fortgeschrieben. Daher sind alle Aussagen zur Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistungseinrichtungen in dieser Rahmenplanfortschreibung unter dem Vorbehalt zu betrachten, dass die Aussagen des jeweils gültigen **Einzelhandelskonzepts** beachtet werden müssen. Zudem ist die **Achse Rathaus-Friedenspark-Ebertpark-Willersinn stadtentwicklungspolitisch als Grün-Achse** von besonderer Bedeutung. Da das Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg in dieser Achse liegt, müssen alle Aussagen auch im Hinblick auf dieses zu entwickelnde Grün-Achsenkonzept gesehen und später ggf. an dieses angepasst werden.

Derzeit lässt sich jedenfalls - vorbehaltlich der Aussagen der oben genannten zu entwickelnden Konzepte (Einzelhandelskonzept und Achsen-Entwicklungskonzept) eine Nutzungsmischung im hier untersuchten Gebiet zwar feststellen, aber sie wirkt

sich negativ statt positiv aus auf die Wohnfunktion. So wird letztere zum einen gestört durch Gewerbebetriebe (Autoreparaturwerkstätten, Gebrauchtwagenhändler, Rotlichtbars und Kneipen). Zum anderen fehlen im gesamten Sanierungsgebiet West immer noch die Wohnnutzung ergänzende gewerbliche Nutzungen wie Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf: Lebensmittelmarkt, Drogeriemarkt, ein Café oder auch Dienstleistungseinrichtungen wie beispielsweise Ärzte, Massagepraxis, Kosmetikstudios, Poststelle.

Im Zuge der bisherigen Sanierung wurde begonnen, die Wohnqualität durch Modernisierungsmaßnahmen und Neubauten zu verbessern. Jedoch sind weitere Maßnahmen sowohl in diesem Bereich als auch hinsichtlich der Nutzungsstruktur erforderlich. Wesentliche Ziele sind seit Sanierungsbeginn noch nicht erreicht worden. Sie werden daher auch bei der an die aktuellen Bedingungen angepassten Zielsetzung wieder auftauchen.

Vorbehaltlich des Ergebnisses des aktualisierten Einzelhandelskonzepts sind Maßnahmen zu treffen, die eine Erhöhung der Anzahl der wohnungsnahen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen befördert. So wünschenswert dieses Ziel auch sein mag, so stößt es im Stadtteil West an seine Grenzen. Denn der Stadtteil ist durch seine Größe von nur 4.500 Einwohnern an der Schwelle der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zeitgemäßer Lebensmittelanbieter. Das bedeutet einerseits, die vorhandenen Geschäfte werden es zukünftig schwer haben, wirtschaftlich überleben zu können. Und andererseits wird es schwierig für zusätzliche Einzelhandelsbetriebe, eine Basis zu finden. Zudem muss die Wohnqualität innerhalb des untersuchten Gebiets durch Modernisierungs- und Entkernungsmaßnahmen verbessert werden. Erforderlich ist auch eine Verbesserung der Freiraumqualität (vgl. Kap. 6.3)

Seitens der verantwortlichen Leitung des Müllheizkraftwerks (MHKW) am Lagerplatzweg wurde Anfang Oktober 2010 ein Gutachten zur notwendigen Standortentwicklung erstellt. Aus diesem geht hervor, dass das MHKW zusätzliche Rangier- und Lagerflächen benötigt. Daher werden die beiden Bereiche Lagerplatzweg 9 (kurzfristig innerhalb der nächsten fünf Jahre) und der Bereich von Bürgermeister-Grünweg-Straße 83 a bis 85 und die dahinter liegenden Grundstücke Lagerplatzweg 16 bis 20 (langfristig) als Optionsflächen für das MHKW vorgesehen. In allen nachfolgenden Plänen sind die beiden betroffenen Bereiche daher entsprechend gekennzeichnet.

#### **An die aktuellen Bedingungen angepasste Zielsetzung einer Weiterentwicklung der Nutzungsstruktur:**

- Schaffung einer verträglichen Nutzungsmischung zur Sicherung der wohnungsnahen Versorgung und Stärkung des Stadtteilzentrums,
- Erhöhung der Wohnqualität in bislang nicht aufgewerteten Teilbereichen und Erhalt der Bereiche mit verbesserter Wohnqualität durch kontinuierliche Instandhaltungsmaßnahmen.
- Gewährleistung einer Ausstattung für alle Wohnungen, die dem Standard des sozialen Wohnungsbaus entspricht.
- Baulückenschließung im Rahmen des umgebenden Nutzungsmaßes

- Verlagerung des noch vorhandenen störenden Gewerbes: Autohändler, Autorreparaturwerkstätten, Gaststätten besonderer Betriebsart (Bordelle, Rotlichtbars); Wettbüros und Spielhallen.
- Wichtig ist die Vermeidung einer Neuansiedlung von die Wohnnutzung störenden Gewerbebetrieben wie Gebrauchtwagenhändlern, Autorreparaturwerkstätten aller Art, Vergnügungsstätten, Wettbüros, Gaststätten besonderer Betriebsart
- Wichtig ist, dass Mietverträgen an Gebrauchtwagenhändler und Autoreparaturwerkstätten auch nicht auf Zeit zugestimmt werden darf. Nur so kann erreicht werden, dass sich Hauseigentümer überhaupt bemühen, dem Quartier dienende Nutzungen zu finden und nicht an den Meistbietenden (meist Gebrauchtwagenhändler) zu vermieten. Hiermit wird in dieser Rahmenplanfortschreibung klar festgesetzt, dass Freigrundstücke, Freiflächen neben Wohngebäuden oder bereits existierende Nebengebäude nur noch an - wie beschrieben- mit der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung verträgliche Betriebe vermietet werden dürfen.
- Das Erscheinungsbild der Freiflächen und auch Gewerbebetriebe wird in den Kapiteln „Baustruktur/Stadtgestalt“ und „Wohnumfeld/Freiflächen“ mit behandelt. Gemeint sind: Art der Bebauung, Gestaltung, Entsiegelung und Begrünung, Abstimmung der Bodenbefestigung bzw. des Typs der Pflasterung in jedem Fall vorab mit der Stadterneuerung

### 6.1.3 Nutzungskonzeption

#### Nutzungskonzeption Ziel 1: Stärkung Handel, Dienstleistungen und Gewerbe

Vorbehaltlich des Ergebnisses des fortgeschriebenen Einzelhandelskonzepts und des Konzepts zur Entwicklung der Grün-Achse „Rathaus – Friedenspark – Ebertpark – Willersinn“ der Stadt Ludwigshafen bestehen im hier untersuchten Gebiet hinsichtlich der Versorgungsfunktion sowohl qualitative als auch quantitative Mängel an Handels- und Dienstleistungseinrichtungen. Der Stadtteil West hat aufgrund seiner geringen Größe ungünstige Voraussetzungen für den Ausbau des Waren- und Dienstleistungsangebots. Dennoch soll die Ansiedlung von für das Quartier impulsgebenden Nutzungen unterstützt werden. Insbesondere

Dienstleistungseinrichtungen können zu einer Stärkung des Quartiers beitragen. Mit der Ansiedlung von Einrichtungen wie beispielsweise Reinigung, Friseur, Arztpraxis, Poststelle, Drogeriemarkt, Massagepraxis, ist sowohl den Bewohnern und im Quartier arbeitenden Menschen als auch neuer Kundschaft gedient.

Im hier untersuchten Bereich bietet sich aufgrund der Nähe des Hauptfriedhofes auch an, speziell auf den unmittelbar angrenzenden Hauptfriedhof bezogene Nutzungen wie Blumengeschäfte, Steinmetze, Lokale für Trauerfeiern etc. anzubieten.

Die Entwicklung bestehender und die Ansiedlung neuer Unternehmen vor allem in den Bereichen Handel, Dienstleistung und Gastronomie, mit dem Ziel einer ausgewogenen Nutzungsvielfalt besitzen einen hohen Stellenwert. Bei der Ansiedlung von gastronomischen Einrichtungen sind die Schutzbedürfnisse von angrenzenden Wohngebäuden zu beachten.

Durch die Neuansiedlung und Stärkung von bestehenden Geschäften und Dienstleistungsunternehmen ergeben sich als weiterer positiver Effekt Arbeitsplätze innerhalb des Quartiers.

Der seitens des Müllheizkraftwerks (MHKW) gemeldete zusätzliche Bedarf an Rangier- und Lagerflächen ist in den folgenden Plänen berücksichtigt, indem die Flächen als kurz- bzw. langfristige Optionflächen entsprechend gekennzeichnet wurden.

Störendes Gewerbe, welches gerade im Bereich Frankenthaler Straße noch reichlich vorhanden ist, soll verlagert werden. Eine Neuansiedlung (Bordelle, Wettbüros, Vergnügungsstätten, Gebrauchtwagenhändler, Autoreparaturwerkstätten) ist zu vermeiden.

Somit sollte sich die Versorgung des Gebiets auf die Ansiedlung von kleinflächigen der lokalen Versorgung dienenden Läden und Gemüse/Obst-Läden, Bäckerei oder Metzgerei konzentrieren. Die Nutzungsmischung soll durch Planung, Bodenpolitik, Miet- und Pachtverträge konsequent gefördert werden. Wie bereits im 2007 erstellten Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt West auf Seite 35 beschrieben wurde, bestehen im Bereich der Nahversorgung Mängel.

Neben der Versorgung ist auch der Erhalt und die Verbesserung des kulturellen und gesellschaftlichen Angebots zu berücksichtigen. Die Zielgruppen, auf die sich das Angebot ausrichten sollte, sind besonders Kinder, Jugendliche und ältere Menschen. Nach Möglichkeit sind hierzu die örtlichen Vereine und Kirchengemeinden mit einzubeziehen.

### **Nutzungskonzeption Ziel 2: Stärkung Wohnnutzung**

Die Wohnnutzung ist zu erhalten und in verträglicher Mischung mit anderen Nutzungen zu stärken und weiter zu entwickeln. Seit Sanierungsbeginn zeichnen sich zwei gegenläufige Tendenzen ab: Zum einen hat sich durch einige Wohnungsmodernisierungen (gerade im inzwischen aus der Sanierung entlassenen direkt angrenzenden Gebiet Frankenthaler Straße 126-142) die Situation verbessert. Den neuen Teileigentümern und auch Mietern, die dort eingezogen sind, muss nun jedoch auch eine Verbesserung im Wohnumfeld und bezüglich der Nutzungen gerade in der Frankenthaler Straße geboten werden. Gegenläufig ist jedoch folgende Entwicklung: Seitens einiger Hauseigentümer, die selbst nicht im Gebiet wohnen, wurde statt einer Modernisierung ihres vermieteten Wohnraums, sogar noch die private Freiflächensituation dadurch verschlechtert, dass Vorgärten an Gebrauchtwagenhändler vermietet wurden. Ziel ist es daher, diese Nutzungen herauszuverlagern und zudem Wohnungsangebote in einer breiten Formenvielfalt den jetzigen Bewohnern, aber auch künftigen, vor allem jungen Familien mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen anzubieten, um so die angestrebte Mischung in der Sozialstruktur zu erreichen.

Durch die Anwendung altbaugerechter und kostengünstiger Standards bei der Instandsetzung und Modernisierung sowie das Erreichen geringerer Betriebskosten soll ein ausreichendes Angebot an preisgünstigen Wohnungen geschaffen werden, welches der Mehrzahl der Bewohner ein Verbleiben im Gebiet ermöglicht. Für alle Wohnungen soll eine Ausstattung gewährleistet werden, die den Standards im sozialen Wohnungsbau entspricht.

Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird der Innenentwicklung ein großes Entwicklungspotenzial zuerkannt. Im Wohnungsbau in Bestandgebieten ist insbesondere auf die städtebauliche Qualität und ein geeignetes Wohnumfeld zu achten. Die Mindeststandards im sozialen Wohnungsbau sind einzuhalten.

Zielsetzung ist es, die Wohnqualität zu erhöhen und nachhaltig zu sichern: Wohngebäude, die den heutigen Anforderungen des sozialen Wohnungsbaus oder der Energieeinsparverordnung noch nicht gerecht werden, sind zu modernisieren. Außerdem werden in dieser Untersuchung konkrete Vorschläge dazu gemacht, wie durch Grundstücksneuordnungen Grün- und Freiflächenanteile zugeordnet werden können. Auch durch Abbruchmaßnahmen kann eine Verbesserung der Wohnqualität durch die Schaffung von Aufenthaltsbereichen erfolgen (vgl. hierzu auch „Konzept Baustruktur/Stadtgestalt“ und „Konzept Wohnumfeld/Freiflächen“).

### **Nutzungskonzeption Ziel 3: Nachverdichtung durch Bebauung mindergenutzter Grundstücke**

Durch die Wiederbebauung ehemaliger Gewerbegrundstücke oder auch nach Abbruch freigeräumter derzeit mindergenutzter Wohngrundstücken bestehen Möglichkeiten für eine Bebauung ohne zusätzlichen Grundstücksflächenverbrauch. Solche Nachverdichtungsbereiche bestehen insbesondere Ecke Frankenthaler-/Rohrlachstraße (Frankenthaler Straße 70/72), Bereich Rohrlachstraße nördlich der Bahnüberführung (Rohrlachstraße 96/98/100 und Lagerplatzweg 1) ebenso wie bei den Grundstücken Frankenthaler Straße 88/90 und 98/100 und Freifläche westlich Bürgermeister-Grünzweig-Straße 67.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit der Nachverdichtung durch eine Bebauung auf den Freiflächen Frankenthaler Straße oder am Lagerplatzweg (nördliche Seite). In einem Großteil des hier untersuchten Gebiets ist erst durch Grundstücksneuordnung eine sinnvolle Nutzung möglich. Am Lagerplatzweg hat die gewerbliche Nutzung Vorrang vor möglicher Wohnnutzung.

### **Planarstellung Nutzungskonzeption (Plan Nr. 6.5.2):**

- Schwerpunktbereiche für Wohnnutzung innerhalb des MI-Gebietes (An der Bgm.-Grünzweig-Straße und in Teilen der Frankenthaler Straße)

Traditionell wird im hier untersuchten Gebiet auch gewohnt, selbst wenn die Lagequalität fürs Wohnen teilweise ungünstig ist. Daher gilt es, das Wohnen gegen störende Faktoren zu schützen und Maßnahmen - sowohl innerhalb und an den Gebäuden als auch im Wohnumfeld - zu ergreifen, die helfen, das Gebiet auch wieder zu einer guten Wohnadresse werden zu lassen.

- Schwerpunktbereiche für Mischnutzung (Nördlicher Teil des Lagerplatzweges; bei künftiger Bebauung entlang der Rohrlachstraße und in Teilen der Frankenthaler Straße)

In einigen Bereichen bestehen Potenziale zur Verwirklichung einer Verflechtung von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen mit Wohnnutzungen. Die Potenziale sind insbesondere aufgrund der umgebenden Nutzungen und der hierdurch zu erwartenden Synergieeffekte sowie der günstigen Erreichbarkeit, insbesondere für fußläufige Kunden gegeben. In folgenden Bereichen wird Stärkung von Dienstleistung, Handel und Gastronomie angestrebt.

- Nachverdichtung mindergenutzter Grundstücke

## **6.2 Konzept Baustruktur/Stadtgestalt**

Das Gestaltungskonzept stellt die zukünftige städtebauliche und siedlungsräumliche Struktur des hier untersuchten Teilbereichs von West dar. Wesentliche Elemente sind die Dimensionen der Gebäude und deren Anordnung auf den Grundstücken. Hierzu zählt die Schaffung neuer Raumkanten durch Neubau/Baulückenschließung ebenso wie der Abbruch von Gebäuden oder Gebäudeteilen. Die Bedeutung und der Charakter der Räume werden im Gestaltungskonzept deutlich. Des Weiteren geht es darum, die Identität, den Wiedererkennungswert eines Stadtteils dadurch zu stärken, dass sowohl beim Neubau als bei der Modernisierung von Gebäuden die Historie, der Denkmalschutz berücksichtigt werden. Bei der Modernisierung hat seit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen im Stadtteil West die energetische Sanierung an Bedeutung gewonnen. Folglich sind Gebäude, bei denen in den Jahren 1998/1999 noch kein Modernisierungsbedarf gesehen wurde, inzwischen technisch veraltet und folglich modernisierungsbedürftig, da sie nicht der aktuellen Energieeinsparverordnung entsprechen.

### **6.2.1 Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für die Baustruktur und Stadtgestalt**

Bezüglich der Baustruktur und Stadtgestalt werden im Rahmenplan von 2000 folgende Zielaussagen getroffen:

#### **Zielaussagen des Rahmenplans 2000 bezüglich Baustruktur/Stadtgestalt im Bereich Frankenthaler Straße**

- Neuordnung zur räumlichen Stabilisierung des Blockrands Frankenthaler Straße
- Ergänzungsbauten mit raumbildender Gebäudeanordnung parallel zur Frankenthaler Straße
- Weitestgehende Wiederherstellung der Frankenthaler Allee als Teil der Ludw igshafener Stadtbaugeschichte
- Wertvolle Bebauungszeile durch Neubebauung ergänzen und abschließen
- Ordnen der Gew erbebetriebe Frankenthaler Straße mit Hilfe von Gestaltungssicherungsinstrumenten (Gestaltungsfibel)
- Altbausanierung und Wohnungs modernisierung
- Lärmschutzmaßnahme parallel zur Bahntrasse; möglichst begrünen
- Wohnungszusammenlegung zugunsten größerer Wohnungen
- Einbau von Lärmschutzfenstern

- Brachflächenaktivierung
- Baulückenschließung im östlichen Teil der Frankenthaler Straße (Ecke Rohrlachstraße) unter Beachtung der 4 bis 5-geschossigen Gebäudehöhen, zur besseren räumlichen Wirkung eines geschlossenen Straßenrands
- Entkernung der vorhandenen Hinterhofbebauung wo möglich

### **Zielaussagen des Rahmenplans 2000 bezüglich Baustruktur/Stadtgestalt im Bereich Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg**

- Brachflächenaktivierung
- Gestalterische Mindestanforderungen an die Bebauung Lagerplatzweg (Kleingewerbe und Handel) festlegen
- Bauliche Neuordnung Ecke Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Erhalt Tankstellengebäude prüfen)
- Reduzierung der Versiegelung zu Gunsten einer weitestgehenden Durchgrünung

### **6.2.2 Weiterentwicklung der Ziele hinsichtlich Baustruktur/Stadtgestalt**

Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg am Eckbereich Bürgermeister-Grünzweig-/Rohrlachstraße wurde inzwischen durch den Neubau einer 2-geschossigen Bäckereifiliale (nach Abbruch des ehemaligen Tankstellengebäudes) ein Anfang gemacht für die Neubebauung des weitestgehend fehlenden Blockrands entlang der Rohrlachstraße.

Ansonsten ist derzeit geplant, einige Gebäude in der Bürgermeister-Grünzweig-Straße zu modernisieren. Hierbei wird darauf geachtet, dass die aktuelle Energieeinsparverordnung eingehalten wird. Bei allen Neubau- und Modernisierungsplanungen ist eine weitest mögliche Entsiegelung und Begrünung der Freiflächen zu berücksichtigen. **Hierbei muss die so genannte „Ruhezone“, d.h. die von Bebauung freizuhaltende Zone auf dem Grundstück unversiegelt bleiben und ist zu begrünen.** Die Art der Begrünung und der Bodenbefestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Die seitens der Bauaufsicht geforderte Mindeststellplatzzahl auf dem Grundstück darf nicht überschritten werden. Die hierfür erforderliche Befestigung ist vorab mit der Stadterneuerung abzustimmen.

Von diesen Zielen ausgenommen sind die beiden im Plan 6.2. entsprechend gekennzeichneten Optionsflächen für das Müllheizkraftwerk (MHKW), die kurz- bzw. langfristig als Lager- oder Rangierflächen benötigt werden.

Die Frankenthaler Straße hat hinsichtlich Stadtgestalt und Modernisierung gewonnen durch die Modernisierung und Freiraumgestaltung der 66 Wohneinheiten umfassenden Anlage Frankenthaler Straße 126-142. Sie ist zwar nicht mehr Teil des hier untersuchten Bereiches, grenzt aber unmittelbar an diesen an. Die Tatsache, dass alle Wohnungen des Objektes verkauft und vermietet sind, macht es umso mehr erforderlich, dass in der Frankenthaler Straße östlich davon, obwohl es sich um ein Mischgebiet handelt, ein lebenswertes Wohnumfeld für die zahlreichen dort wohnenden Menschen geschaffen wird.

Bis auf einige Hausmodernisierungen konnte bislang zur Verbesserung der Stadtgestalt in der Frankenthaler Straße noch kein wesentlicher Beitrag geleistet werden. Denn Neubauten - seien es Haupt- oder Nebengebäude - wurden nicht realisiert. Auch Entsiegelungsmaßnahmen auf Privatgrundstücken fanden deshalb nicht statt, weil fast alle Freiflächen an Autohändler vermietet sind.

Die stadtgestalterisch besonders wertvollen Gebäude Frankenthaler Straße 74 bis 86 stellen ein Ensemble dar (teilweise unter Denkmalschutz). Hier sollte ein gemeinschaftliches Modernisierungs- und auch Gestaltungs- und Farbkonzept entwickelt werden, welches auch eine Lösung für das Grundstück Nr. 80 vorsieht.

Ziel für die gesamte Frankenthaler Straße ist es, ein einheitlicheres Straßenbild mit historischem Bezug zu schaffen. Das Image der Frankenthaler Straße – auch als Wohnstandort – hat sich seit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen West eher verschlechtert statt verbessert.

Zumindest scheint die im Rahmenplan 2000 vorgesehene Lärmschutzwand in Zukunft eventuell seitens der Bahn realisierbar zu sein.

Grundvoraussetzung aller planerischen Maßnahmen ist aber die Bereitschaft der privaten Grundstückseigentümer zur Auslagerung der genannten die Wohnnutzung stark beeinträchtigenden Nutzungen.

#### **An die aktuellen Bedingungen angepasste Zielsetzung hinsichtlich Baustruktur/Stadtgestalt:**

- Hauptziel ist es, die historisch gewachsene Stadtgestalt und Baustruktur der Frankenthaler Straße, die teilweise gänzlich verloren gegangen ist, wieder herzustellen.
- Beim Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg hat neben der Gebäudemodernisierung verbunden mit einer weitest möglichen Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen die Schaffung einer Blockrandbebauung entlang der Rohrlachstraße Priorität. Entsiegelung bedeutet, dass die „Ruhezzone“ auf dem Grundstück unversiegelt bleiben muss und zu begrünen ist. Die Art der Begrünung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.  
Die versiegelte Fläche auf dem Grundstück darf die seitens der Bauaufsicht geforderte für die Stellplätze und deren Zufahrten erforderliche Mindestfläche nicht überschreiten. Erforderliche Befestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.

### 6.2.3 Baustruktur- und Gestaltungskonzeption

#### **Baustruktur- und Gestaltungskonzeption Ziel 1: Verbesserung der Stadtgestalt**

Die historische Bausubstanz sollte weitestgehend erhalten werden. Sie bildet die Grundlage für eine kontinuierliche Weiterentwicklung eines harmonischen Stadtgefüges. Die Ergänzung baulicher Strukturen erfolgt im Kontext der spezifischen Merkmale der Teilbereiche des untersuchten Gebiets. Maßstäblichkeit und Anordnung der Baukörper ist durch die bestehende Bausubstanz vorgegeben. Größere Neubauvorhaben werden der umgebenden Struktur angepasst (vgl. § 34 BauGB)

Bereiche des untersuchten Gebiets mit geringer baulicher Dichte werden durch Neubaumaßnahmen nachverdichtet. Dabei ist darauf zu achten, dass der bauliche Charakter des Quartiers nicht beeinträchtigt wird.

Durch eine Entkernung von Grundstücken und somit die Schaffung von Freiflächen und Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung wird die gestalterische Qualität erhöht.

Die Straßenräume werden entsprechend ihrer Bedeutung für das öffentliche Leben und für die Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier in Anlehnung an das historische Erscheinungsbild neu gestaltet und in ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet.

#### **Baustruktur- und Gestaltungskonzeption Ziel 2: Gebäudemodernisierung unter Berücksichtigung der Kriterien der aktuellen Energieeinsparverordnung und der Barrierefreiheit**

Vor dem Hintergrund der steigenden Energiekosten nimmt beim Umbau von Altgebäuden die energetische Sanierung einen immer größeren Stellenwert ein. Neben der Senkung der Energiekosten, werden zudem die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert. Um den Energiebedarf zu senken, ist insbesondere eine moderne Heiztechnik und eine darauf abgestimmte Wärmedämmung nötig. Bei Sanierungsmaßnahmen ist hierbei die Energieeinsparverordnung, die unter anderem Vorgaben zu Dämmstoffen enthält, zu beachten. Durch Maßnahmen wie Verwendung von Wärmeschutzglas, Dachdämmung, Dämmung der Kellerdecken und Außenwände, Aufbau von Dach-Solaranlagen und Anlagen zur Brauchwassererwärmung kann eine energieeffiziente Gebäudemodernisierung durchgeführt werden. Insbesondere die Gebäude aus den 1950 bis 1970ern sind hierbei entsprechend energieeffizient zu modernisieren. Bei älteren Gebäuden ist bei Dämmungen insbesondere darauf zu achten, dass sich das Erscheinungsbild der Fassaden nicht verschlechtert, sondern dass typische Gestaltelemente, wie zum Beispiel Brüstungen und Gesimse nicht überdeckt werden.

Bei der Sanierung und Errichtung von Wohnungen ist, soweit dies bei Bestandsgebäuden möglich ist, auf eine Barrierefreiheit zu achten. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird in Zukunft die Nachfrage nach barrierefreien Wohnungen steigen.

Daneben ist zu prüfen, inwieweit innerhalb des Untersuchungsgebietes Angebote für betreute Senioren-Wohnformen geschaffen werden können. Die Idee, die hinter dem Konzept des Betreuten Wohnens steht ist, dass aktive Menschen im Alter ab 60 Jahren bereits in eine altengerechte Wohnung in ihrer gewohnten Umgebung umziehen, in der sie, aufgrund eines entsprechenden Betreuungsangebotes, bis ins

hohe Alter bleiben können, auch wenn die Altersbeschwerden zunehmen. Durch das Betreute Wohnen wird versucht, die Vorteile des Lebens im eigenen Haushalt mit den Vorteilen eines Altenpflegeheims zu kombinieren.

### **Das Struktur- und Gestaltungskonzept lässt sich wie folgt zusammenfassen:**

- Überwindung der Funktions- und Substanzschwäche
- Abriss von Gebäuden mit starken Mängeln und Ersatzbau
- Schließung der Baulücken
- Angemessene Weiterentwicklung ungenutzter Flächen
- Abriss untergenutzter Nebengebäude und Begrünung/Freiflächengestaltung
- Bauliche und energetische Sanierung (vgl. Ziel 2: jeweils aktuelle Energieeinsparverordnung (EnEV) und Barrierefreiheit)
- Modernisierung und Wiederbelebung leer stehender Gebäude bzw. Erdgeschosszonen
- Substanzerhalt
- Objektsanierung und energetische Sanierung. Die Bausubstanz ist in ihrer Vielfalt als Bestandteil der räumlichen, architektonischen und historischen Identität zu erhalten oder instand zu setzen.
- Neubau: Aufnahme Blockstruktur, Grundstücksgrößen und -zuschnitte, Maßstäblichkeit, Straßenverlauf: Eine Neubebauung muss sich hinsichtlich Kubatur und Gestaltung angemessen in die umgebende gewachsene Baustruktur einfügen, so dass sich für die Baublöcke insgesamt ein harmonisches Gesamtbild ergibt. Als Orientierung für Neubauten können die vormaligen Gebäude der Grundstücke und ihre Kubaturen gelten. Zusätzlich müssen die bestehenden Bebauungstypen im Umfeld, die traditionellen Parzellenstrukturen und die Baufluchten beachtet werden.

### **Plandarstellung:**

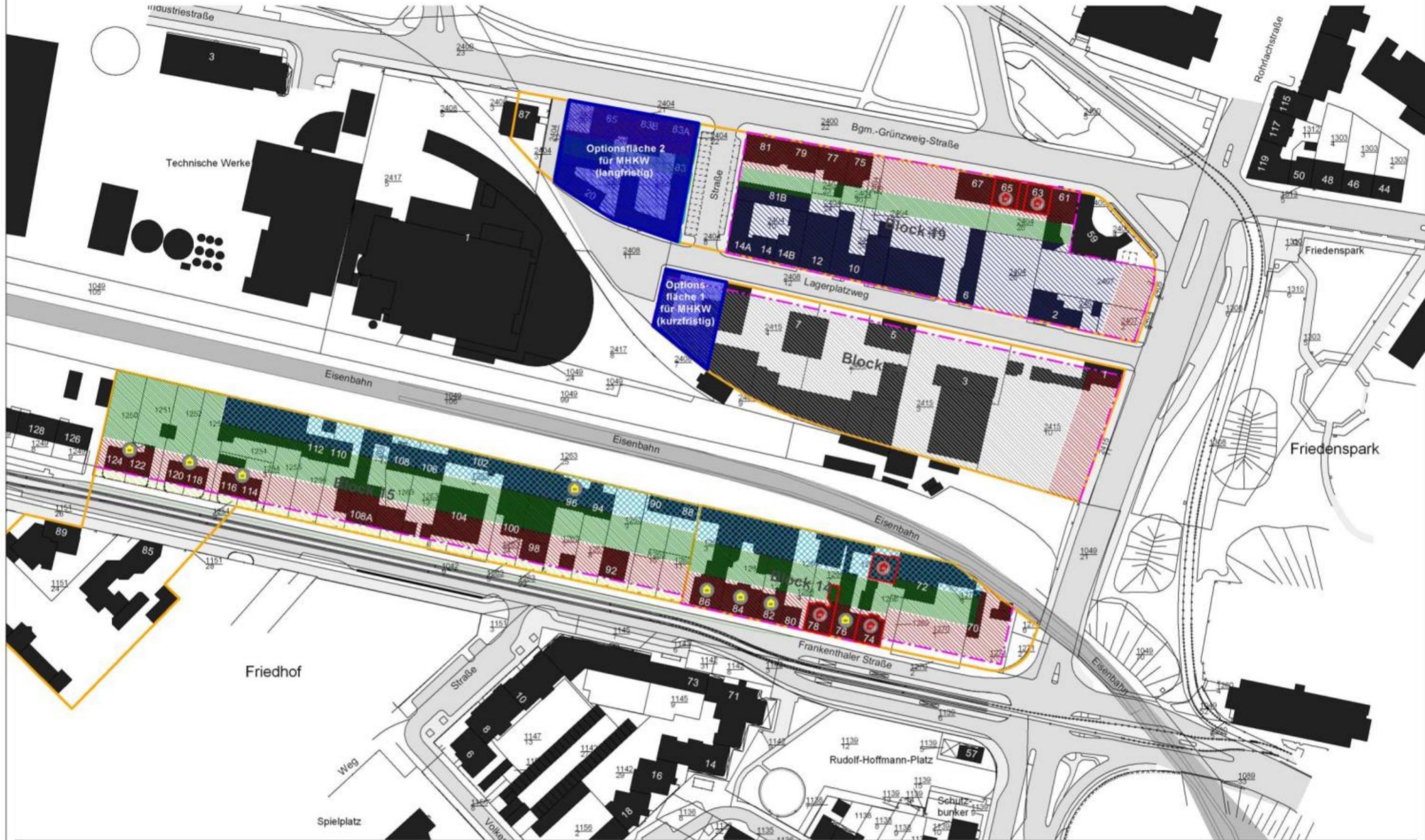
Entsprechend dem Grundlagencharakter der Rahmenplanung werden die neu geplanten Gebäude zur Schließung von Lücken und zur Arrondierung von Blöcken nur schematisch wiedergegeben.

Einige bislang ungeordnete Bereiche sind neu zu ordnen und in eine nachhaltigere Nutzungsform umzugestalten. Neben Bereichen, die aufgrund einer hohen baulichen Dichte entkernt werden sollen, sind Bereiche mit Nachverdichtungspotenzial (für Neubau Hauptgebäude oder Neubau Nebengebäude) dargestellt. Diese Bereiche können unter Beachtung der Nachbarbebauung zu einer nachhaltigen Innenentwicklung beitragen, ohne die angrenzende Bebauung zu beeinträchtigen.

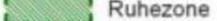
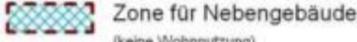
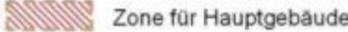
Daneben sind im Gestaltplan stadtgestalterisch wertvolle Gebäude ausgewiesen, bei denen umfassende Modernisierungsmaßnahmen erforderlich sind. Aus stadtgestalterischer Sicht sind die Raumkanten zu ergänzen. Im Plan sind deshalb erforderliche Raumkanten, die durch Neubaumaßnahmen herzustellen sind, dargestellt. Ergänzend sind in Plan 6.3 noch mögliche grüne Raumkanten, die in Form von Baumpflanzungen herzustellen sind, dargestellt.

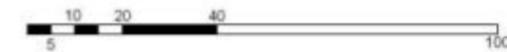
Plan Nr. 6.2 „Struktur- und Gestaltungskonzeption“

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Struktur- und Gestaltungskonzeption

-  stadtgestalterisch wertvolle Gebäude
-  Baulinien
-  Denkmalgeschützt
-  Fassadenbegrünung
-  Zone für Vorgarten / Stellplatz
-  Ruhezone
-  Gewerbezone
-  Zone für gewerblich genutzte Gebäude (Dienstleistungen, Einzelhandel)
-  Zone für Nebengebäude (keine Wohnnutzung)
-  Zone für Hauptgebäude



Plannummer:  
6.2.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
**Freie Architekten + Stadtplaner**  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



### 6.3 Konzept Wohnumfeld/Freiflächen

Im Grün- und Freiflächenkonzept sind die zukünftige Gestaltung und die Funktion der öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen im Sanierungsgebiet dargestellt. Zusätzlich werden Aussagen zu einer Begrünung und Gestaltung von Straßen- und Platzräumen sowie zur Aufwertung versiegelter Hofflächen getroffen.

Da private Blockinnenbereiche und auch Vorflächen vielfältigen Nutzeransprüchen und Eigentumsinteressen unterliegen, lässt sich im Stadium der Rahmenplanung eine klare Funktionszuweisung noch nicht treffen. Für den Fall, dass seitens der Privateigentümer Veränderungen geplant sind, werden beispielsweise Areale festgelegt, die entsiegelt oder von Bebauung freigehalten werden müssen oder Vorschläge für Dach- und Fassadenbegrünungen gemacht.

Die im Rahmenplan (2000) vorgesehenen Umgestaltungen der beiden großen Kreuzungsbereiche Bürgermeister-Grünweg-Straße/Rohrlachstraße und auch Rohrlachstraße/Frankenthaler Straße sind im Rahmen dieser Untersuchung nicht weitergeführt worden, da als Voraussetzung hierfür eine Änderung der Gesamtverkehrsplanung erforderlich wäre.

Der Gestaltungsspielraum hinsichtlich einer Attraktivierung muss sich auf die Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer beschränken und sollte auch das Thema Barrierefreiheit einbeziehen.

#### 6.3.1. Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für das Wohnumfeld und die Freiflächen

- Entkernung der vorhandenen Hinterhofbebauung Frankenthaler Straße, wo möglich
- Entsiegelung privater Freiflächen (Hofflächen und Vorflächen)
- Lärmschutzeinrichtungen parallel zur Bahntrasse schaffen und begrünen
- Neugestaltung entkernter Hinterhöfe zugunsten höheren Freizeitwertes und/oder Entsiegelung
- Fassung des öffentlichen Straßenraumes durch stadtbildprägende Baumzeile: Wiederherstellung der historischen Allee Frankenthaler Straße (Schloss Oggersheim bis Mannheimer Brückenkopf); berücksichtigen bei notwendigen Änderungen der unterirdischen Infrastruktur
- Steigerung der Aufenthaltsqualität der Gehwege; Klare Trennung zwischen Ruhendem Verkehr, Radwegen und Fußgängerwegen.
- Barrierefreie Umgestaltung von ÖPNV-Haltestellen und Straßenübergängen/Ampeln mit akustischem Signal für Blinde; Verlegung der Haltestelle Frankenthaler Straße

- Reduzierung der Versiegelung Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg zugunsten einer weitestgehenden Durchgrünung

### **6.3.2 Weiterentwicklung der Ziele des Rahmenplans für Wohnumfeld und Freiflächen**

Im Bereich Frankenthaler Straße bleiben alle bisherigen in Kapitel 6.3.1 genannten Ziele hinsichtlich Wohnumfeld und Freiflächen weitestgehend erhalten. Das Ziel der Verlegung der Haltestelle Frankenthaler Straße wird aufgegeben.

Die Gründe für beides sind in den Kapiteln 4.6.3. und 4.6.4 ausführlich dargelegt. Über die bisherige Rahmenplanung hinausgehend wird nun konkret vorgeschlagen, wie die privaten Freiflächen genutzt werden können und welche Bereiche im Falle einer seitens der Privateigentümer geplanten Veränderung von Bebauung freizuhalten sind. Beispielsweise werden konkrete Vorschläge gemacht, welcher Anteil an den privaten Vorgärten entsiegelt werden muss und bis wohin und wie hoch eventuell im vorderen oder auch hinteren Bereich der Grundstücke gebaut werden darf. Mangels der Möglichkeiten, quantitativ im öffentlichen Bereich wesentlich mehr Grün zu schaffen, gewinnt die Qualität der Bepflanzungsmaßnahmen stark an Bedeutung.

Weiterhin problematisch ist die Grundstücksnutzung im Bereich Frankenthaler Straße: Die zahlreichen Autohändler und Autoreparaturwerkstätten auf privaten Grundstücken stellen nicht nur für die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung ein Problem dar, sondern sie mindern auch die Wohnumfeldqualität. Die Schäden reichen von der Tatsache, dass das Wohnumfeld unattraktiv aussieht bis hin zur Gefahrenquelle, da Gehwege ständig von Lieferanten und Kunden der Gebrauchtwagenhändler in Anspruch genommen werden und für Passanten und Radfahrer kaum Platz bleibt.

#### **An die aktuellen Bedingungen angepasste Zielsetzung bezüglich Wohnumfeld und Freiflächen:**

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens im Bereich der Gehwege. Eine klare Trennung von Radwegen und Fußgängern ist nicht immer möglich, da es sich teilweise um von Fußgängern und Radwegen gemeinsam zu nutzende Wege handelt, die aber per Beschilderung als solche ausgewiesen sind. Dennoch sollten Nutzungen der Privatgrundstücke durch Autohändler und Autoreparaturwerkstätten langfristig verhindert werden. Denn durch sie kreuzen überdurchschnittlich viele PKW den Gehweg, um auf die Grundstücke zu gelangen. Hinzu kommt das ordnungspolitische und nicht planerische Problem, dass viele Kunden unerlaubterweise auf dem Gehweg parken.
- Erhöhung des Grünanteils sowohl durch Baumpflanzungen als auch durch Entsiegelung und Begrünung privater Freiflächen und Ausschöpfung der Möglichkeiten von Dachbegrünungen bei Nebengebäuden. Entsiegelung bedeutet, dass die „Ruhezone“ auf dem Grundstück unversiegelt bleiben muss und zu begrünen ist. Die Art der Begrünung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Die versiegelte Fläche auf dem Grundstück darf die seitens der Bauaufsicht geforderte für die Stellplätze und deren Zufahrten erforderliche Mindestfläche nicht

überschreiten. Erforderliche Befestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.

- Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen und Straßenübergängen

### 6.3.3. Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption

#### **Ziel 1 Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption: Schaffung von Identität und Aufenthaltsqualität durch Begrünung im öffentlichen Raum.**

Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln ausführlich dargestellt, sind die Möglichkeiten, im hier untersuchten öffentlichen Raum quantitativ mehr Grünflächen zu schaffen, begrenzt. Es gibt nur wenige Bereiche, die für weitere öffentliche Grünbereiche herangezogen werden können.

Daher ist es umso wichtiger, die möglichen Flächen umso mehr mit qualitativ hochwertigem Grün aufzuwerten.

Zudem muss bei allen Straßenraumgestaltungskonzepten stets berücksichtigt werden, inwiefern beispielsweise Baumpflanzungen möglich wären. Der Verlust an städtischer Lebensqualität im Bereich der Frankenthaler Straße und auch Rohrlachstraße ist zwar primär bedingt durch die dortigen Nutzungen der Privatgrundstücke. Wenn aber für die Privatgrundstücke dem Rahmenplanziel entsprechende Nutzungen gefunden werden, muss sowohl dort als auch im öffentlichen Freibereich die Begrünung stark forciert werden. Denn Grün ist ein Zeichen für hohe Lebensqualität und hohen Wohnwert.

Durch Begrünung der privaten Freiflächen soll auch erreicht werden, dass ein Schutz der Wohnnutzung in dem einen Teil des Grundstücks vor einer eventuellen gewerblichen Nutzung im anderen Teil des Grundstücks stattfindet. Der dazwischen liegende mittlere Bereich wird begrünt und darf nicht befahren werden.

#### **Ziel 2 Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption: Erhöhung des Sicherheitsempfindens für Bewohner und Besucher des Gebiets**

Eine klare Trennung der Verkehrsarten wäre sinnvoll: Ruhender Verkehr, Bau von Radwegen und davon getrennten Fußgängerwegen. Aus Platzgründen sind derzeit jedoch noch von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam zu nutzende Wege vorhanden, die per Beschilderung eindeutig ausgewiesen sind. Das unerlaubte halbseitige Parken durch die Kunden der Autohändler und Autoreparaturwerkstätten könnte durch schmale Pflanzbeete in Verbindung mit Baumpflanzungen verhindert werden. Dies ist nur möglich, wenn die verbleibenden Breiten für Rad- und Fußweg dann noch ausreichen. Eventuell könnten auch Poller aufgestellt werden als Schutz der Fußgänger und um das Parken zu verhindern.

#### **Ziel 3 Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption: Identitätsstiftung durch Begrünung auf privaten Grundstücken sowohl für Bewohner als auch für die dort Beschäftigten**

In den hier untersuchten Bereichen Frankenthaler Straße und Rohrlachstraße, hat Begrünung einen hohen Stellenwert.

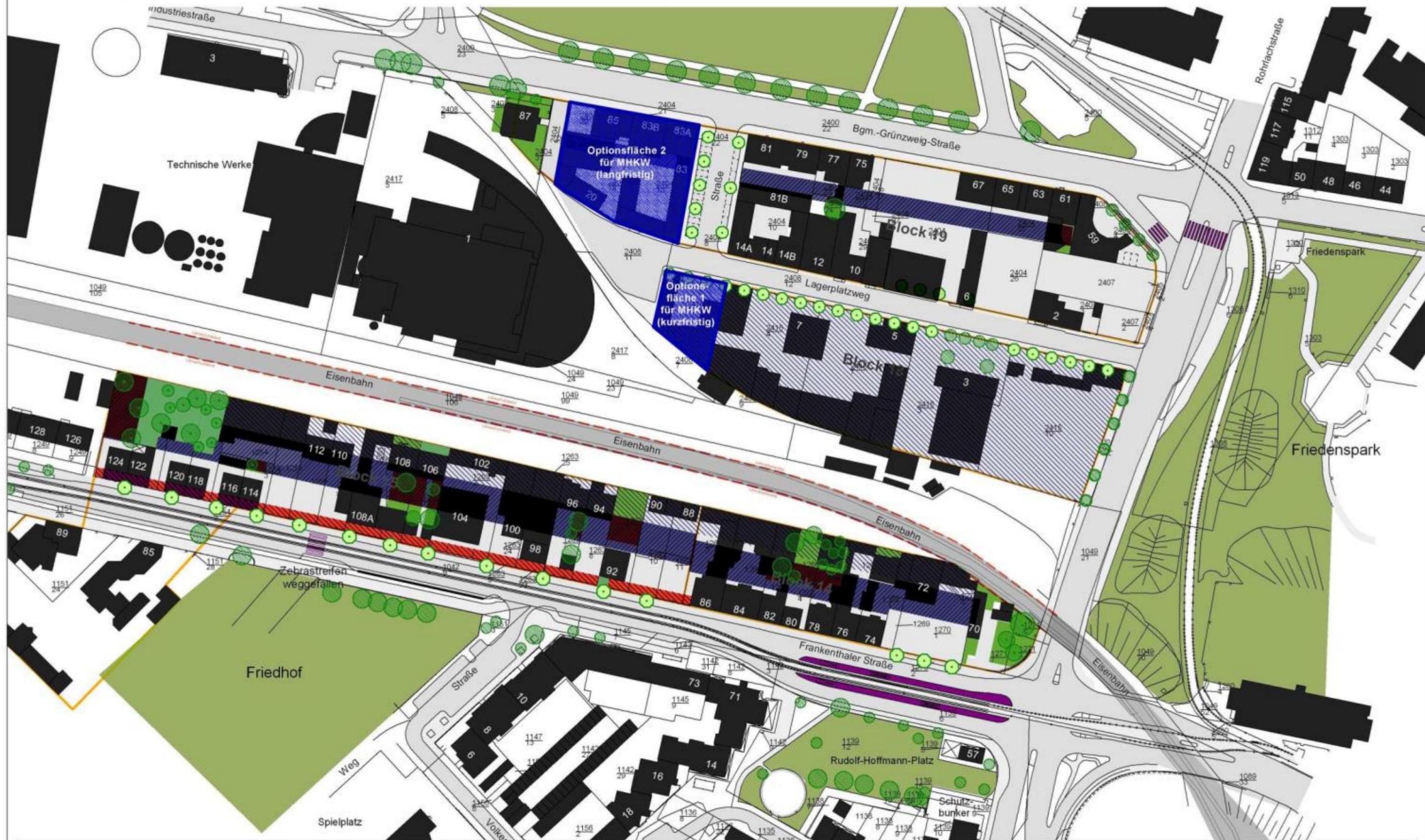
Deshalb sollen Mängel wie Versiegelungen, fehlendes Grün, Überbauungen mit ungenutzten Nebengebäuden und die überproportionale Nutzung als Kfz-Stellflächen reduziert und die Flächen ökologisch und sozialverträglich entwickelt werden. Für private Blockinnenbereiche sind aufgrund vielfältiger Nutzungsansprüche erst im Einzelfall klare Funktionszuweisungen zu treffen. Zu berücksichtigen ist dabei das bauliche Verdichtungspotenzial, die Unterbringung von Stellplätzen und vor allem die Sicherung der Wohnfunktion durch wohnungsbezogene Grünflächen auf dem Grundstück. Wichtig ist es daher, im Planungskonzept sicherzustellen, welche Teile privater Freiflächen entsiegelt bzw. begrünt werden müssen. Wo möglich, sollen Dächer von Nebengebäuden und eventuell auch Fassaden begrünt werden.

**Ziel 4 Wohnumfeld und Freiflächenkonzeption: Verlagerung störender Nutzungen als Basis für alle Maßnahmen der Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption:**

Die Verlagerung der in Kapitel 6.1. genannten störenden Nutzungen aus dem Gebiet ist eine Voraussetzung dafür, dass andere Ziele bezüglich Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption erreicht werden können.

Plan Nr. 6.3 „Wohnumfeld- und Freiflächenkonzeption“

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Freiflächen und Wohnumfeldkonzeption

- |                                                                                                             |                                                                                                                                     |                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  öffentliche Grünflächen |  Grünflächen privat                              |  Barrierefreie Haltestellen, Übergänge |
|  Bäume Bestand           |  Entsiegelung und Begrünung                      |  Lärmschutzwand                        |
|  Bäume geplant           |  Maßnahmen zur Aufwertung der Blockinnenbereiche |  Dachbegrünung nach Umbau              |



Plannummer:  
6.3.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)



## 6.4 Konzept Ruhender Verkehr

Im Verkehrskonzept werden Aussagen zum fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr sowie zum ÖPNV und zum Fußgängerverkehr getroffen. Weiterhin sind die Straßen gekennzeichnet, in denen ein weiterer Straßenumbau, beispielsweise in Form von abgesenkten Bordsteinkanten, Aufpflasterung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen, Parkstandsneuordnung, verbreiterte Gehwege oder Straßenraumbegrünungen erfolgen sollen.

Wie bereits in Kapitel 6.3 bei der Erläuterung der Möglichkeit der Gestaltung der öffentlichen Freiräume dargestellt ist, wurden die beiden großen Kreuzungsbereiche Bürgermeister-Grünweg-/Rohrlachstraße und Frankenthaler-/Valentin-Bauer-Straße hier nicht mit untersucht, da hierzu gesamtverkehrsplanerische Entscheidungen ausstehen. Die verkehrsplanerischen Themen der „Radwege/Fußwege und des Sicherheitsempfindens der verschiedenen Verkehrsteilnehmer“ und auch das Thema der „barrierefreien Umgestaltung der ÖPNV-Haltestellen und der Straßenübergänge“ wurde schon im Kapitel 6.3 berücksichtigt.

Daher wird im Folgenden primär auf das Thema des „Ruhenden Verkehrs“ eingegangen.

### 6.4.1 Zielaussagen des Rahmenplans (2000) für den ruhenden Verkehr

Der Rahmenplan 2000 setzt das Ziel fest, dass der ruhende Verkehr auch künftig mit einem hohen Maß an Begrünung und Entsiegelung in den Straßenraum integriert werden soll. Ziel damals war, die bestehenden Engpässe im Bereich Frankenthaler Straße (Defizit damals wie heute 47 Stellplätze) langfristig im Zuge der Neuordnung des Gewerbe- und Mischgebiets Lagerplatzweg zu beseitigen (Bilanz Lagerplatzweg damals wie heute: Überschuss von 74 Plätzen). Bei Neubauten sollten die benötigten Stellplätze in Tiefgaragen nachgewiesen werden.

In Kapitel 4.5.4 dieser Untersuchung ist genau erläutert, wie das Defizit in der Frankenthaler Straße und auch der Überschuss im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg zustande kommen.

### 6.4.2 Weiterentwicklung der Ziele für den ruhenden Verkehr Park- und Stellplatzsituation

Seit der Analyse der Vorbereitenden Untersuchungen West hat sich im Bezug auf die Stellplätze nicht viel verändert. Denn im Untersuchungsbereich wurde die Wohnungsanzahl durch Modernisierung oder Neubau nur sehr geringfügig verändert. Auch im öffentlichen Raum wurden seither keine neuen öffentlichen Stellplätze geschaffen. Das Ziel des Rahmenplans 2000, das Stellplatzdefizit in der Frankenthaler Straße auszugleichen durch einen Überhang im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg muss aus heutiger Sicht als unrealistisch bezeichnet werden. Stattdessen muss das Defizit der Frankenthaler Straße unter Inanspruchnahme der vorhandenen privaten Freibereiche gemindert werden. Um die Wohnqualität durch weitere Stellplätze auf den Privatgrundstücken nicht zu mindern, wurde untersucht, ob Alternativflächen für private Stellplätze außerhalb der Blockinnenbereiche vorne zum Gehweg hin zur Verfügung gestellt werden können.

### 6.4.3 Konzeption für den ruhenden Verkehr

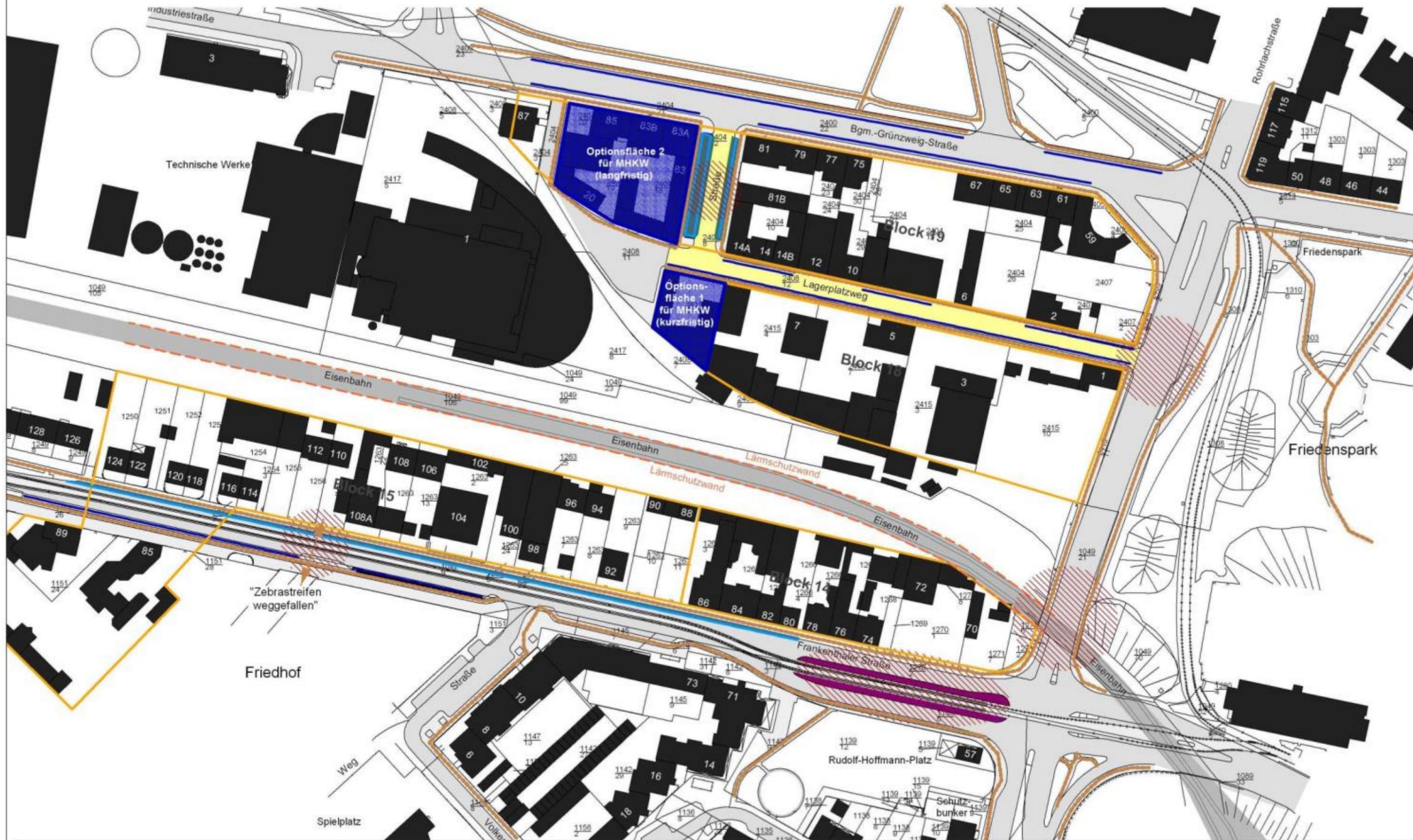
Zielsetzung des Verkehrskonzeptes für den ruhenden Verkehr ist es, eine hohe Aufenthaltsqualität für die Menschen zu schaffen. Der ruhende Verkehr sollte so geordnet werden, dass der Bedarf von Bewohnern, Besuchern, Wirtschafts- und Kundenverkehr angemessen gedeckt werden kann. Parkreserven sind insbesondere für die Anwohner zu schaffen bzw. die vorhandenen Stellplätze optimal auszunutzen. Die zahlreichen Stellplatzanlagen in den Blockinnenbereichen bedürfen einer Neuordnung zugunsten eines qualitätsvollen Wohnumfelds mit nutzbaren Freiräumen in ruhigen und teilweise auch von Bebauung freigehaltenen Blockinnenbereichen. In begrenztem Umfang können auch neue oberirdische Parkplätze in den Blockinnenbereichen untergebracht werden. Bei Neubauten sind die erforderlichen Stellplätze nach Möglichkeit auf den jeweiligen Grundstücken nachzuweisen. Dabei sind insbesondere Gemeinschaftslösungen und soweit technisch machbar Tiefgaragen sinnvoll. In Bereichen von Geschäften sollten in geringem Umfang Kurzzeitstellplätze für Kunden hergestellt werden.

Das Defizit in der Frankenthaler Straße kann gemindert werden, indem private Stellplätze im vorderen Bereich der Grundstücke vorgesehen werden.

Außerdem besteht die Möglichkeit, eine Stellplatzverzichtssatzung zu erlassen. Mit deren Hilfe kann geregelt werden, dass im Falle von Neubauten oder auch Aufstockung und Erweiterung von bestehenden Gebäuden auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichtet werden kann.

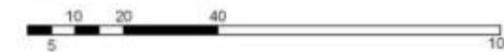
Plan Nr. 6.4 „Verkehrskonzeption“

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Verkehrskonzeption

- Reine Anliegerstraße
- Rad- und Gehwege
- Haltestellen barrierefrei
- öffentliche Parkplätze
- geplante öffentliche Parkplätze
- Zone für Aufwertung des Straßenraums
- Neuordnung der Straßenraumnutzung/Parkplätze



Plannummer:  
6.4.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
info@humpert-architekten.de

## **6.5 Rahmenplan**

Im nachfolgenden Rahmenplan sind die Konzeptpläne der aufgeführten vier Planungsebenen (Kap. 6.1. bis 6.4) zusammengefasst. In dieser Planung sind neben den empfohlenen Baumaßnahmen, Maßnahmen im Bereich der Straßenraumgestaltung, der Freiflächengestaltung sowie Aussagen zur Stadtstruktur enthalten.

Plan Nr. 6.5 „Rahmenplan“ (Verkleinerung, Original siehe Anhang)

### **6.5.1 Rahmenplan Teilplan Geschosszahlen und Grundflächenzahl (GRZ)**

Wie die Erfahrung der bisherigen Sanierung West zeigt, ist es unabdingbar, die maximale GRZ pro Grundstück oder für Gruppen gleichartiger Grundstücke festzulegen. Wichtig ist, dass es zur Beurteilung jedes einzelnen Grundstücks eine klare Angabe gibt. Denn Ziel ist es, zu verhindern, dass ein Grundstück zum einen komplett versiegelt wird, wobei Versiegelung hier im Sinne von Wasserundurchlässigkeit verstanden werden soll. Zum anderen aber soll auch verhindert werden, dass Grundstücke nicht mehr begrünt werden. Das Stellen von Pflanzkübeln hat hierfür keine Relevanz, sondern Ziel ist es, dass jedes Grundstück zu einem gewissen Anteil auch über Einsaat- und Pflanzflächen mit natürlichem Bodenaufbau verfügen muss.

#### **Gemäß § 19 BauNVO**

gibt die GRZ an, wie viel m<sup>2</sup> Grundfläche pro Grundstücksfläche überbaut werden dürfen. Als überbaute Fläche zählen neben den Gebäuden selbst auch Garagen und ihre Zufahrten, alle Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO und auch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird.

Plan Nr. 6.5.1 „Geschosszahlen und GRZ“

### **6.5.2 Rahmenplan Teilplan Nutzungskonzeption**

Der Inhalt der Nutzungskonzeption ist bereits in Kapitel 6.1.3 erläutert. Der Plan hat allerdings die Nummer 6.5.2.

Plan Nr. 6.5.2 „Nutzungskonzeption“



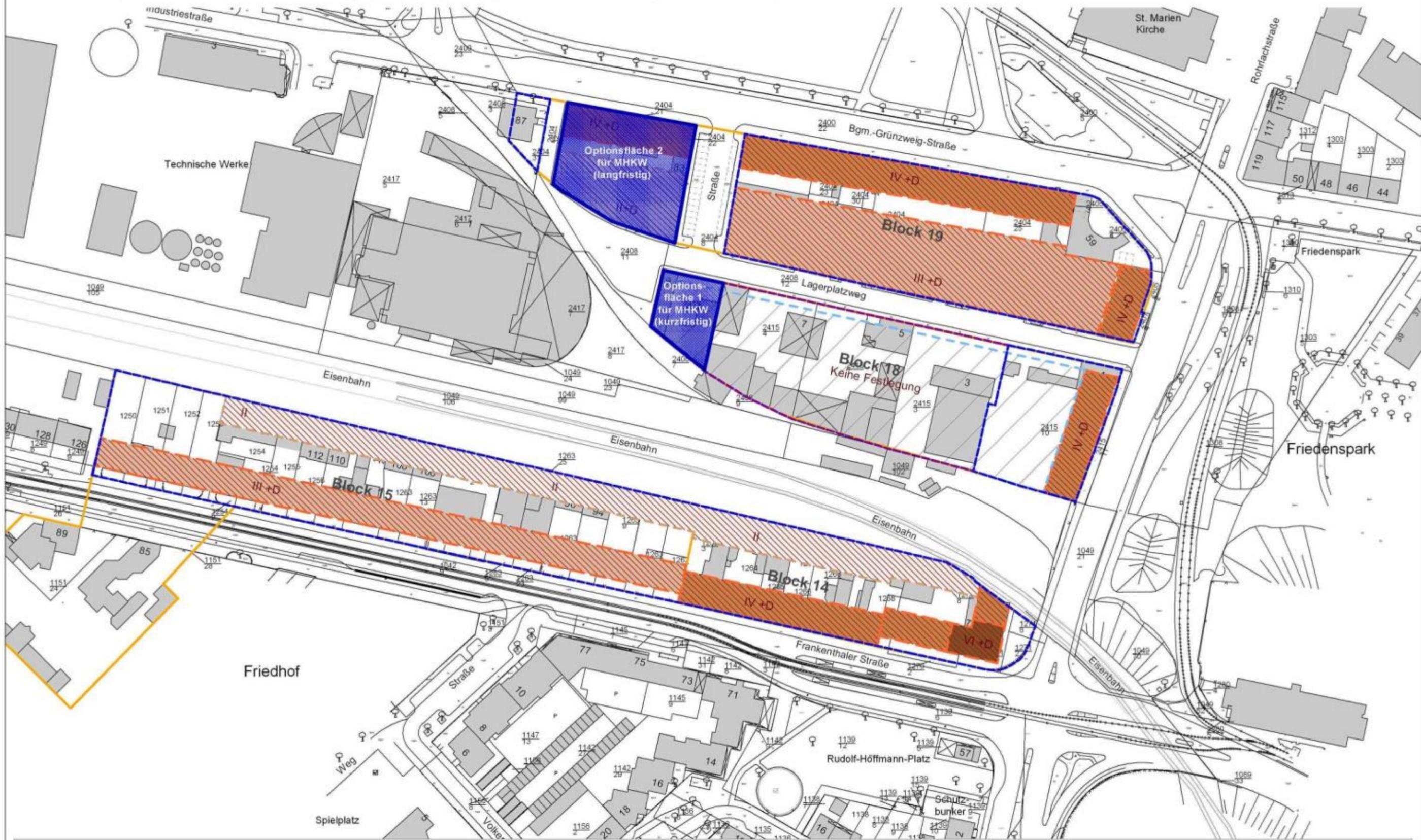
- |                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Erdfarbe</b>                                                                                                                                                       | <b>Möglichkeiten / Optionen für Sanierungsmaßnahmen</b>                                                                                                                   |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#c8e6c9;"></span> öffentliche Grünfläche                                                 | <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#c8e6c9;"></span> öffentliche Grünfläche herstellen                                          |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#a5d6a7;"></span> private Grünfläche                                                     | <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#a5d6a7;"></span> private Grünfläche herstellen                                              |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> versiegelte Freifläche                                                 | <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> teilweise, vasserbaulich Freifläche herstellen                             |
| <b>Bäume</b>                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                           |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border:1px solid black; border-radius:50%;"></span> bestehender Baum                                      | <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border:1px dashed black; border-radius:50%;"></span> zu pflanzender Baum                                      |
| <b>Gebäude</b>                                                                                                                                                        | <b>Möglichkeiten zur Umsetzung des Blockkonzepts</b>                                                                                                                      |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#8d6e63;"></span> Bestand: Hauptgebäude                                                  | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Zone für Hauptgebäude (H+D)                                                 |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#8d6e63; border:1px dashed black;"></span> Bestand: anlagenwertes ursprüngliches Gebäude | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Zone für Hauptgebäude (H+D) (keine Wohnnutzung), zeitweises Durchwegführung |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#8d6e63; border:1px dashed black;"></span> Bestand: Denkmal                              | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Zone für Grünfläche (H+D)                                                   |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#8d6e63; border:1px dashed black;"></span> Bestand: Umnutzung                            | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Zone für Vorgehen / Studiezone                                              |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#8d6e63;"></span> Neubau                                                                 | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Rubrikzone: Grünfläche oder vasserbauliche Unterbauung                      |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border:1px solid black;"></span> Abruch                                                                   | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Gewerbezone                                                                 |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> Bestand: nicht sanierungswürdig                                        | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Straße                                                                      |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> Bestand: bei Verkauf prüfen                                            | <span style="border:1px dashed black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Fassadenbegrenzung                                                          |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> Bestand: sanert                                                        | <b>Straßen</b>                                                                                                                                                            |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> Bestand: mittlerer Sanierungsbedarf                                    | <span style="border:1px solid black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Fußgängerbereich                                                             |
| <span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:#e0e0e0;"></span> Bestand: hoher Sanierungsbedarf                                        | <span style="border:1px solid black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Fahrbahn                                                                     |
|                                                                                                                                                                       | <span style="border:1px solid black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Straße                                                                       |
|                                                                                                                                                                       | <span style="border:1px solid black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> Lärmschutzwand                                                               |
|                                                                                                                                                                       | <span style="border:1px solid black; display:inline-block; width:10px; height:10px;"></span> neue Fahrbahnbegrenzung                                                      |

0 10 20 40 60  
 Original (A0) im Maßstab 1:500

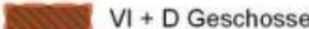
Patrick Humpert & Proke Kiesel-Humpert  
 Freie Architekten und Stadtplaner  
 Stephanstrasse 30  
 76133 Karlsruhe  
 Fon: 0721/9375805 Fax: 0721/9375806  
 humpert@architekten-proke.de

**Stadt Ludwigshafen am Rhein, Blockkonzept:**  
 Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg -  
 Bürgermeister-Grünzweig-Straße  
 19.07.2010

# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Geschosszahlen und GRZ

- |                                                                                                       |                                                                                                       |                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  II Geschosse      |  VI + D Geschosse |  GRZ = 0,6 |
|  III + D Geschosse |  keine Festlegung |  GRZ = 0,8 |
|  IV + D Geschosse  |                                                                                                       |                                                                                                 |

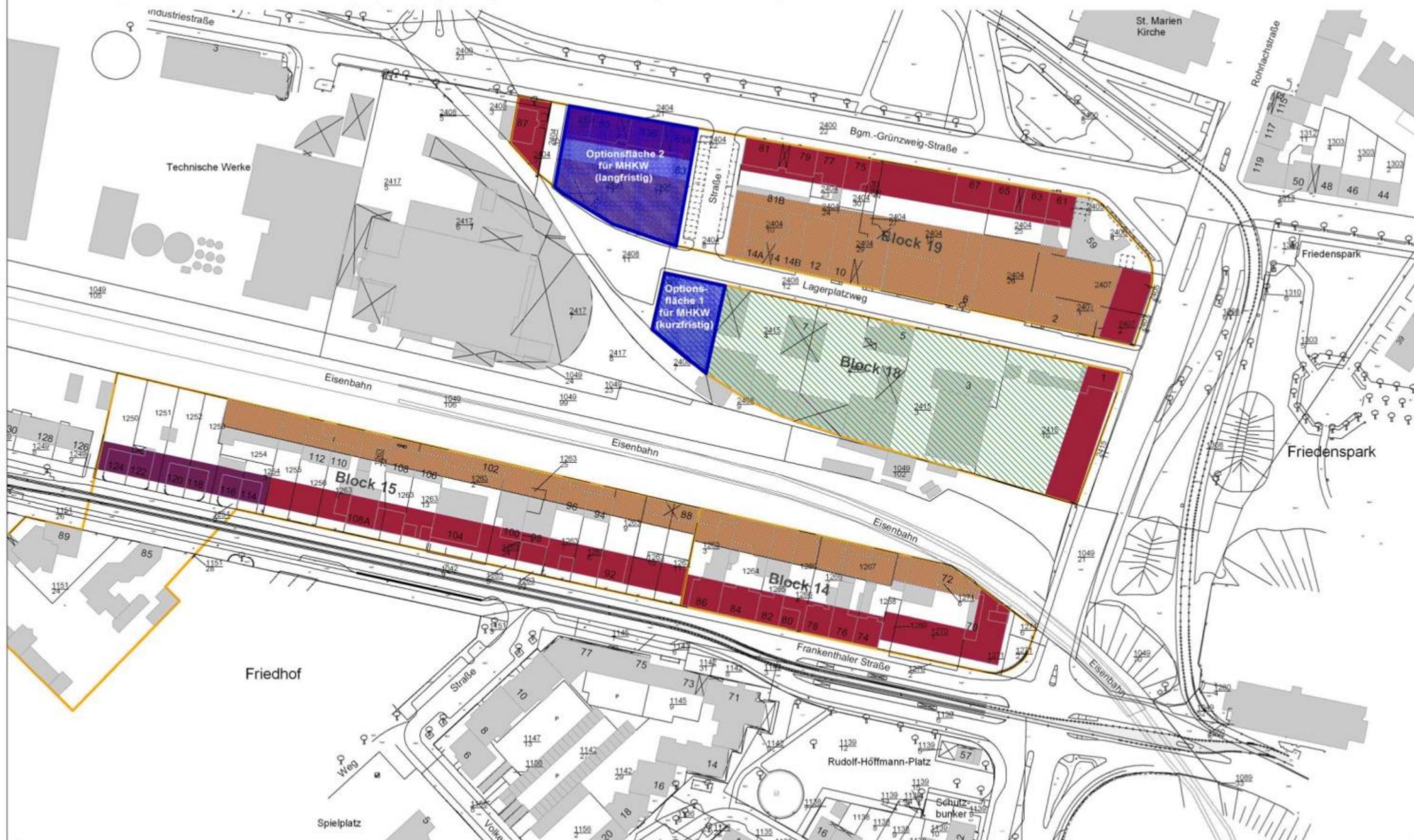


Plannummer:  
6.5.1.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel- Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner  
Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
info@humpert-architekten.de



# Blockkonzept: Frankenthaler Straße - Lagerplatzweg - Bürgermeister-Grünzweig-Straße Ludwigshafen am Rhein



## Nutzungskonzeption

Gesamtes Gebäude

- Mischnutzung  
größtenteils Wohnen
- Mischnutzung  
Schwerpunkt Einzelhandel und Dienstleistungen

- Gewerbliche Nutzung
- Mischnutzung,  
Gleichberechtigt Einzelhandel,  
Dienstleistungen und Wohnen



Plannummer:  
6.5.2.  
Maßstab:  
1:1500  
Datum:  
19.07.10

**Humpert & Kösel-Humpert**  
Freie Architekten + Stadtplaner

Stephanienstraße 30, 76133 Karlsruhe  
Tel.: 0721/ 9375 805 fax: 0721/ 9375 806  
[info@humpert-architekten.de](mailto:info@humpert-architekten.de)

## 6.6 Blockkonzepte: Abgrenzung und Charakteristik der Blöcke

Die Blockkonzepte für die vier hier untersuchten Blöcke (14; 15; 18 und 19) im Sanierungsgebiet West werden im folgenden erläutert.

In den Blockkonzepten wird der räumliche Bezug zu den Sanierungszielen des städtebaulichen Rahmenplanes (umfasst Stadtgestalt, Nutzung, Wohnumfeld, Verkehr) hergestellt, so dass für einzelne Grundstücke und öffentliche Flächen konkrete Sanierungsziele formuliert werden können.

Für die meisten Grundstücke bestehen aufgrund der Rahmenbedingungen klare Vorstellungen zur Umsetzung der vorgegebenen Sanierungsziele. Bei einigen Grundstücken sind jedoch auch alternative Umsetzungen der Sanierungsziele denkbar. Somit werden in den Blockkonzepten die Potenziale für die Sanierungsmaßnahmen dargestellt. Gleichzeitig werden für Baumaßnahmen zu beachtende Gestaltungs- und Bauungsregeln aufgestellt, so dass ein einheitliches Stadtbild bewahrt oder wiederhergestellt wird.

### 6.6.1 Blöcke 14 und 15 Frankenthaler Straße:

Der Bereich der Frankenthaler Straße soll als Mischgebiet mit gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung erhalten und gefördert werden. Im Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt (2007) wird in Kapitel 4.4 davon ausgegangen, dass die Verlagerung störender Betriebe aus dem Bereich Frankenthaler Straße nicht möglich ist. In der Tat ist der Handlungsspielraum der Gemeinde begrenzt. Eine Lösung des Problems wären eventuell Ersatzgrundstücke, die derzeit noch nicht gefunden werden. Derzeit besteht lediglich die Möglichkeit, die gewerbliche Nutzung auf nicht störende, die Wohnnutzung nicht einschränkende, Gewerbe zu beschränken. Ausnahmefälle zulässig sind außerdem Gewerbe, die den anliegenden Friedhof bedienen (Steinmetzbetriebe u.ä.). Die Struktur kleiner Betriebe, deren Betreiber bzw. Inhaber auch auf dem Gelände wohnhaft sind, sollte gestärkt und gefördert werden. Die straßenbegleitende Randbebauung mit Laden- oder Bürozone im Erdgeschoss soll zur Belebung und somit zur sozial kontrollierten Sicherung des Straßenraums führen. Eine Begrünung des Straßenraumes sowie eine Ordnung des ruhenden Verkehrs wird angestrebt. Die folgenden Maßnahmen sollen diese Entwicklung ermöglichen und flexibel auf sich ändernde Gegebenheiten angewendet werden können.

#### Allgemeine Maßnahmen:

##### Wiederherstellung der historischen Allee

Die bestehende Begrünung des westlichen Teils der Frankenthaler Straße soll auf der nördlichen Fahrbahnseite fortgesetzt werden. Zu diesem Zweck soll geprüft werden, ob es möglich ist, die Fahrbahn auf der nördlichen Seite eventuell zu reduzieren. Im Bereich des so verbreiterten Gehwegs wird damit die räumliche Voraussetzung für die Fortführung der Baumpflanzungen geschaffen. Dadurch wird die Idee der Begrünung der Frankenthaler Straße, welche im Integrierten Handlungskonzept Soziale Stadt West (2007) Kap. 4 zurückgestellt wurde, wieder realistisch. Durch einen Versprung in der Baulinie wird die Allee im Bereich der Hausnummern 86 bis 74 unterbrochen, soll dann aber vor der Einmündung der Frankenthaler Straße in die Rohrlachstraße wieder aufgenommen werden. Eine genaue Prüfung der

Baumstandorte auch in Bezug auf die Leitungsführung kann nur über Suchschlitze erfolgen.

### **Lärmschutz**

Als Lärmschutzmaßnahme sollte geprüft werden, ob es möglich ist, den Pflasterbelag im Gleisbett durch einen Asphaltbelag zu ersetzen.

### **Stellplätze**

Die notwendigen Stellplätze sollen auf dem eigenen Grundstück errichtet werden. Garagenbauten sollten aus massiven Wänden hergestellt werden. Blechkonstruktionen sind nicht zulässig. Garagendächer sind zu begrünen.

### **Herstellung der Raumkanten Frankenthaler Straße**

Die Baulinie verläuft hier in Verlängerung der Bauflucht die sich aus der Bebauung Frankenthaler Straße 114-124 ergibt. Im Bereich der Hausnummern 86-74 verspringt die Baulinie nach vorn auf die Grundstücksgrenze, um im Bereich der Einmündung der Frankenthaler Straße in die Rohrlachstraße wieder den ursprünglichen Verlauf aufzunehmen. Hier, im Bereich der Hausnummern 70, 72 wird - was aus Platzgründen noch zu prüfen wäre - die vorgeschlagene Gehwegverbreiterung auch um die Ecke in die Rohrlachstraße hinein gezogen, wodurch eine etwas breitere Vorzone entsteht, die als eine Art Vorplatz mit einem Baum ausgestaltet werden sollte.

### **Entsiegeln der Höfe**

Es muss versucht werden, möglichst große Flächen der Parzellen zu entsiegeln. Das heißt, asphaltierte, betonierte oder gepflasterte Flächen zu beseitigen und mit Pflanzflächen, Schotterflächen oder Rasengittersteinen zu belegen. Die Art der Bodenbefestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Es sollte mindestens ein Viertel der Grundstücksfläche unversiegelt hergestellt werden. Ein extensiv begrüntes Gründach kann mit 50% angerechnet werden. Ein intensiv begrüntes Dach kann mit 100% angerechnet werden. Auf jedem Grundstück sollte mindestens ein Baum gepflanzt werden.

### **Einführung von vier Zonen:**

#### **Zone für Vorgärten / Stellplätze**

Auf den Vorzonen zwischen Gehweg und Gebäude können Stellplätze hergestellt werden. Es muss aber analog zu den Gebäuden Frankenthaler Straße 114-124 mindestens ein Drittel der Grundstücksstraßenseite mit einem Grünbeet hergestellt werden.

#### **Zone für Hauptgebäude**

**In dieser Zone sollen künftige Hauptgebäude errichtet werden. Zulässig sind in Block 15 drei Vollgeschosse plus Dach. In Block 14 vier Vollgeschosse plus Dach. Alternative raumbildende Maßnahmen, wie Wände, Hecken oder Baumpflanzungen können je nach Nutzung des Grundstücks im Einzelfall geprüft und zugelassen werden.**

#### **Einrichten einer Ruhezone**

In diesem Bereich sollte die Einrichtung einer Ruhezone gefördert werden. Diese Maßnahme umfasst sowohl den Abriss vorhandener Bauten als auch die Entsiegelung und Begrünung versiegelter Flächen. Je nach Nutzung kann diese Ruhezone in Absprache mit der Stadterneuerung flexibel den Bedürfnissen der Nutzer angepasst werden. Entsiegelung bedeutet, dass die „Ruhezone“ auf dem Grundstück unversiegelt bleiben muss und zu begrünen ist. Die Art der Begrünung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Die versiegelte Freifläche auf dem Grundstück darf die seitens der Bauaufsicht geforderte für die Stellplätze und deren Zufahrten erforderliche Mindestfläche nicht überschreiten. Erforderliche Befestigung, Art der Bodenbefestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.

### **Zone für 2-geschossige Gebäude**

In dieser Zone können zweigeschossige Neubauten errichtet werden, die jedoch nicht der Wohnnutzung dienen dürfen. Die genaue Tiefe dieser Zone ist im Einzelfall festzulegen.

### **Grundstückstrennung mittels Wandscheibe**

Zwischen zwei Grundstücken kann als Grundstücksbegrenzung eine Wandscheibe errichtet werden. Sie darf eine Höhe von max. 2,20 m nicht überschreiten. Ihr straßenseitiger Abschluss wird von der Baulinie vorgegeben. Diese Maßnahme ist sowohl stadtbildordnend als auch eine Maßnahme, die durch gewerbliche Nutzungen entstandene oder entstehende Konflikte vermindern kann.

### **Wichtiger Hinweis:**

Über diese genannten allgemeinen Maßnahmen der Blöcke 14/15 „Frankenthaler Straße“ hinaus müssen die in den Kapiteln 6.1. bis 6.4 aufgeführten auf die Blöcke 14/15 zutreffenden Ziele bezüglich „Baustruktur, Stadtgestalt, Wohnumfeld und ruhender Verkehr“ beachtet werden. Außerdem zu beachten sind die in den Kapiteln 7 genannten Maßnahmen im bebauten Bereich (7.1) und im Freibereich (7.2) ebenso wie die Starterprojekte (7.3) in den Blöcken 14/15.

## **6.6.2 Block 18: Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg - Zielsetzung**

Für dieses in Block 18 hauptsächlich gewerblich genutzte Gebiet können die städtebaulichen Vorgaben auf ein Minimum beschränkt werden. Eine Ausnahme bilden die städtebaulich bedeutenden Grundstücke entlang der Rohrlachstraße. Hier sollte eine starke stadtraumbildende Kante ausgebildet werden.

Ausgenommen von im folgenden genannten Vorgaben für Einhalten von Baulinien und Baumpflanzungen und Entsiegelung ist das als Optionsfläche für das Müllheizkraftwerk (MHKW) vorgesehene Grundstück Lagerplatzweg 9, bei dem diese Vorgaben Einschränkungen für die Nutzung als Rangierfläche darstellen würden.

### **Allgemeine Maßnahmen:**

Herstellen der Raumkanten Lagerplatzweg

Auch wenn es sich bei diesem Gebiet um ein Gewerbe- und Mischgebiet handelt, sollen Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraums ergriffen werden. Zu diesem Zweck werden für Neubauten auf der nördlichen und der südlichen Seite des Lagerplatzwegs Baulinien eingeführt. Die Baulinie im Norden verläuft entlang der Grundstücksgrenze, die Baulinie im Süden verläuft drei Meter südlich der Grundstücksgrenze. Für den Zwischenraum zwischen Grundstücksgrenze und

Baulinie sollte langfristig durch Baumpflanzungen eine durchgehende Raumkante, die unabhängig von dahinter liegenden Nutzungen ist, hergestellt werden. Für die Grundstücke, die an die Rohrlachstraße grenzen, wird die Grundstücksgrenze als Baulinie festgelegt.

### **Baumpflanzungen**

Für das Gebiet südlich des Lagerplatzwegs sind Baumpflanzungen auf dem eigenen Grundstück (also auf Privatgelände) anzustreben. Es ist vorgeschlagen, dass ein Baum (beispielsweise Ahorn) pro acht laufenden Metern Straßenfront gepflanzt werden könnte.

### **Entsiegelung und Begrünung**

Für dieses Gebiet sollen über die Vorgabe der Dachflächenbegrünung hinaus keine Vorgaben zum Entsiegelungsschlüssel gemacht werden. Das jeweilige Entsiegelungspotential ist für den Einzelfall nutzungsbedingt mit der Stadterneuerung abzustimmen. Prinzipiell gilt jedoch: Entsiegelung bedeutet, dass die „Ruhezone“ auf dem Grundstück unversiegelt bleiben muss und zu begrünen ist. Die Art der Begrünung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Die versiegelte Freifläche auf dem Grundstück darf die seitens der Bauaufsicht geforderte für die Stellplätze und deren Zufahrten erforderliche Mindestfläche nicht überschreiten. Erforderliche Befestigung, Art der Bodenbefestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.

### **Einführung von zwei Zonen**

#### **Zone für Gewerbe**

Ein Großteil des Gebiets wird als Zone für Gewerbe ausgewiesen. Für alle Neubauten in dieser Zone gilt: Die Dachflächen sind extensiv zu begrünen.

#### **Zone für Hauptgebäude**

In dieser Zone entlang der Rohrlachstraße sollen künftige Hauptgebäude errichtet werden. Für diese Gebäude wird eine Gebäudehöhe von vier Geschossen plus Dach vorgeschlagen. Für alle Neubauten in dieser Zone gilt: Die Dachflächen sind extensiv zu begrünen. Die genaue Bautiefe der Zone ist im Einzelfall festzulegen.

#### **Stellplätze**

Die notwendigen Stellplätze sollen auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden.

#### **Wichtiger Hinweis:**

Über diese genannten allgemeinen Maßnahmen des Blockes 18 „Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg“ hinaus müssen die in den Kapiteln 6.1. bis 6.4 aufgeführten auf Block 18 zutreffenden Ziele bezüglich „Baustruktur, Stadtgestalt, Wohnumfeld und ruhender Verkehr“ beachtet werden. Außerdem zu beachten sind die in den Kapiteln 7 genannten Maßnahmen im bebauten Bereich (7.1) und im Freibereich (7.2) ebenso wie die Starterprojekte (7.3) im Block 18.

### 6.6.3 Block 19: Bürgermeister-Grünzweig-Straße / Lagerplatzweg

#### **Zielsetzung:**

Der Bereich der Bürgermeister-Grünzweig-Straße soll als Mischgebiet erhalten und gefördert werden. Im Hinblick auf die attraktive Lage am Marienpark sollte der Schwerpunkt auf Wohnungsbauten mit einer Ladenzone/Zone für Gewerbe im Erdgeschoss liegen.

Ausgenommen von im folgenden genannten Vorgaben der als langfristige Optionsfläche für das Müllheizkraftwerk (MHKW) vorgesehene Bereich Bgm.-Grünzweig-Straße 83 a bis 85 und die dahinter liegenden Grundstücke Lagerplatzweg 16 bis 20, bei dem diese Vorgaben Einschränkungen für die Nutzung als Rangierfläche darstellen würden.

#### **Allgemeine Maßnahmen:**

Die folgenden Maßnahmen sollen diese Entwicklung ermöglichen und flexibel auf sich ändernde Gegebenheiten angewendet werden können.

#### **Herstellen der Raumkanten Bürgermeister-Grünzweig-Straße:**

Im Bereich der Bürgermeister-Grünzweig-Straße wird die Grundstücksgrenze als Baulinie ausgebildet. Gerade hier, wo die bestehende Bebauung eine relativ homogene Blockrandbebauung vorgibt, ist es besonders wichtig, dass Baulücken geschlossen werden. Wo das möglich ist, sollte auch bei Neubauten die Erschließung des rückwärtigen Grundstücks vom Lagerplatzweg aus erfolgen, so dass der Blockrand möglichst lückenlos geschlossen wird.

#### **Einführung von zwei Zonen:**

##### **Zone für Hauptgebäude entlang der Bürgermeister-Grünzweig-Straße**

**In dieser Zone sollen künftige Hauptgebäude errichtet werden. Ihre Höhe ist an die umgebende Bebauung anzupassen, d.h. IV plus Dach. Die genaue Tiefe der Zone ist im Einzelfall festzulegen.**

##### **Ruhezone**

In diesem Bereich soll die Einrichtung einer Ruhezone gefördert werden. Diese Maßnahme umfasst sowohl den Abriss vorhandener Bauten als auch die Entsiegelung und Begrünung versiegelter Flächen. (vgl. *Entsiegeln und Begrünen der Höfe*). Entsiegelung bedeutet, dass die „Ruhezone“ auf dem Grundstück unversiegelt bleiben muss und zu begrünen ist. Die Art der Begrünung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Die versiegelte Freifläche auf dem Grundstück darf die seitens der Bauaufsicht geforderte für die Stellplätze und deren Zufahrten erforderliche Mindestfläche nicht überschreiten. Erforderliche Befestigung und Art der Bodenbefestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.

##### **Entsiegeln und Begrünen der Höfe:**

Für dieses Gebiet können auf Grund des sehr geringen Entsiegelungspotenzials keine einheitlichen Vorgaben zum Entsiegelungsschlüssel gemacht werden. Das jeweilige

Entsiegelungs- und Begrünungspotenzial ist daher für den Einzelfall nutzungsbedingt mit der Stadterneuerung abzustimmen.

**Stellplätze:**

Die notwendigen Stellplätze sollen nach Möglichkeit auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden.

**Wichtiger Hinweis:**

Über diese genannten allgemeinen Maßnahmen des Blockes 19 „Bürgermeister-Grünweg-Straße/Lagerplatzweg“ hinaus müssen die in den Kapiteln 6.1. bis 6.4 aufgeführten auf Block 19 zutreffenden Ziele bezüglich „Baustruktur, Stadtgestalt, Wohnumfeld und ruhender Verkehr“ beachtet werden. Außerdem zu beachten sind die in den Kapiteln 7 genannten Maßnahmen im bebauten Bereich (7.1) und im Freibereich (7.2) ebenso wie die Starterprojekte (7.3) im Block 19.

## 7. Maßnahmenkonzept

Im Maßnahmenkonzept werden die wichtigsten Maßnahmen sektorübergreifend dargestellt. Die Maßnahmen sind als Handlungsanweisungen und Umsetzungshilfen zu verstehen. Die sektorübergreifende Darstellung dient der Verdeutlichung räumlicher und funktionaler Zusammenhänge und Überschneidungen der Maßnahmen.

Besonders wichtig ist es, dass räumliche und zeitliche Prioritäten im Sinne einer strategischen Planung gesetzt werden.

Die Erhaltung oder Wiederherstellung eines städtebaulich charakteristischen und eigenständig definierten Quartiers erfordert die Bündelung und Koordinierung einer Vielzahl von einzelnen Maßnahmen. Dies sind unter anderem die Entwicklung von Blockkonzepten, die Erstellung von Bauleitplänen, dialogorientierte Planungsverfahren (Öffentlichkeitsbeteiligung), Abstimmungen zwischen Grundstücksinteressenten sowie Bodenerwerb und -neuordnung. Hierauf wird in Kapitel 8 detailliert eingegangen werden.

### 7.1 Maßnahmen im bebauten Bereich

Bei einigen Gebäuden besteht die Gefahr, dass stadtgestalterisch wertvolle und identitätsfördernde Gebäude durch gravierende Substanzmängel, andauernden Leerstand und Verfall unwiederbringlich zerstört werden. Die Erhaltung und behutsame Ergänzung der historischen Bausubstanz ist eine der vordringlichsten Aufgaben im Rahmen der Sanierung.

Der Gebäudebestand des Sanierungsgebiets wird sukzessive instandgesetzt bzw. modernisiert. Neben der Sanierung im Bestand ist die Bebauung auf bislang brachliegenden oder untergenutzten Flächen und in Baulücken die wichtigste Aufgabe im Rahmen der Stadterneuerung. Die Neubaumaßnahmen sollen den fehlenden Block- bzw. Straßenrandabschluss ausbilden.

Abrissmaßnahmen sind vor allem im Zusammenhang mit Entkernungen in Blockinnenbereichen sowie zur Neuordnung gestalterisch und nutzungsstrukturell problematischer Bereiche durchzuführen. Durch Abrisse werden günstige Voraussetzungen für die Durchführung von Hofumgestaltungen - sei es im rückwärtigen Bereich oder teilweise auch zur Straße hin auf den Vorflächen der Hauptgebäude - geschaffen.

Im Sanierungsgebiet stehen insbesondere folgende Maßnahmen im bebauten Bereich an:

#### 7.1.1 Vom Verfall bedrohte Gebäude sind entweder zu modernisieren (starker Modernisierungsbedarf) oder abzureißen und durch Neubauten zu ersetzen:

Exemplarisch sind hier folgende Gebäude zu nennen, wobei allerdings zu beachten ist, dass diese teilweise unter Denkmalschutz stehen. Vgl. hierzu Pl. Nr. 4.3.1)

- Bürgermeister-Grünzweig-Str. 67

- Frankenthaler Straße 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86
- Frankenthaler Straße 98/100

### **7.1.2 Schließung von Baulücken und Vervollständigung der Blockstrukturen**

Exemplarisch sind hier folgende Gebäude/Grundstücke zu nennen:

- Rohrlachstraße 96, 98, 100
- Bürgermeister-Grünzw eig-Straße 69, 71, 73
- Frankenthaler Straße 88/90
- Lagerplatzw eg 4
- Lagerplatzw eg 1

### **7.1.3 Innenentwicklung/Nachverdichtung von Blöcken auch durch Errichtung von Vordergebäuden als gestalterische Abgrenzung zur Straße**

Exemplarisch sind hier folgende Gebäude/Grundstücke zu nennen:

- Frankenthaler Straße 110
- Frankenthaler Straße 112
- Frankenthaler Straße 94
- Frankenthaler Straße 96
- Frankenthaler Straße 106

### **7.1.4 Herstellung eines ordnungsgemäßen baulichen Zustands, welcher Standards hinsichtlich der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie energetische Erfordernisse erfüllt (mittlerer Modernisierungsbedarf)**

Exemplarisch sind hier folgende Gebäude zu nennen:

- Bürgermeister-Grünzw eig- Straße 63/65
- Bürgermeister-Grünzw eig-Straße 75, 77, 79, 81
- Frankenthaler-Straße 92, 94, 96
- Frankenthaler Straße 102, 106, 108, 110, 112, 114, 124

### **7.1.5 Sanierung, Modernisierung und Wiederbelebung leer stehender Häuser bzw. Erdgeschosszonen**

Exemplarisch sind hier folgende Gebäude zu nennen

- Frankenthaler Straße 86

**7.1.6 Nicht mehr genutzte bzw. untergenutzte Gebäude oder Gebäude, die trotz Nutzung einen städtebaulichen Missstand darstellen und die zur übermäßigen Bebauung der Blockinnenbereiche beitragen, sind zu entfernen und durch Maßnahmen der Grünplanung zu ersetzen.**

**7.1.7 Einführung von Ruhezeiten (d.h. von Bebauung freizuhaltenen Bereichen) zwischen Haupt- und Nebengebäuden.**

Diese „Ruhezone“ auf dem Grundstück muss unversiegelt bleiben und ist zu begrünen. Die Art der Begrünung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen. Die versiegelte Fläche auf dem Grundstück darf die seitens der Bauaufsicht geforderte für die Stellplätze und die je nach Gebäudeklassen erforderlichen Feuerwehrlächen und deren Zufahrten erforderliche Mindestfläche nicht überschreiten. Erforderliche Befestigung/Art der Bodenbefestigung ist mit der Stadterneuerung abzustimmen.

## **7.2 Maßnahmen im Bereich der Grün- und Freiflächen**

Die Grün- und Freiflächen haben einen hohen Stellenwert. Die Herstellung von Grünverbindungen ist sowohl in ökologischer als auch in funktionaler Hinsicht von besonderer Bedeutung. Die Erhöhung des Grünanteils soll angestrebt werden.

Neben dem gestalterischen Aspekt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch das Grün kann durch Anlegen von Pflanzbeeten in Verbindung mit Baumpflanzungen auch die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden. Ziel ist es, selbst wenn derzeit nicht überall eine Trennung von Geh- und Radwegen möglich ist, durch die Bepflanzung das halbseitige Gehwegparken (Gefahrenquelle für Fußgänger und Radfahrer) zu verhindern. Denn sowohl Rohrlachstraße und Bürgermeister-Grünweg-Straße als auch Frankenthaler Straße sind stadtteilverbindende Straßen, mit sehr hohem Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen.

Bei diesen Maßnahmen im öffentlichen, sowie im privaten Bereich müssen bei Gebäuden der Gebäudeklasse 4 die mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbaren Stellen von einer für Feuerwehrfahrzeuge befahrbaren Fläche anleitetbar sein. Die Fläche muss ein Aufstellen der Fahrzeuge in einem Abstand von mindestens 3m und höchstens 9m ermöglichen.

Mit Entkernung (Abbruch von Nebengebäuden und Schuppen und Entsiegelung) wird der wichtigste Schritt zu einer Umgestaltung der privaten Freiflächen vollzogen. Auf Vorflächen der Grundstücke bzw. engen Blockinnenbereichen sind Maßnahmen zur punktuellen Begrünung bzw. Aufwertung vorgesehen.

### **7.2.1 Gestalterische Aufwertung des Wohnumfeldes**

Exemplarisch sind hier zu nennen:

- Baumpflanzungen am Lagerplatzweg und in der Zufahrtsstraße von Bürgermeister-Grünweg-Straße aus (nur sofern sie mit den künftigen Nutzungsansprüchen des Müllheizkraftwerks (MHKW) vereinbar sind und Baumpflanzungen in der Frankenthaler Straße
- Anlegen von Pflanzbeeten in Verbindung mit Baumpflanzungen in der Frankenthaler Straße zur Verhinderung des halbseitigen

Gehwegparkens (Konkrete Planung erst möglich nach genauerer planerischer Untersuchung)

### **7.2.2 Entseidelungen und Begrünungen von Privatgrundstücken (Vorflächen und rückwärtige Höfe)**

Vgl. hierzu die Zone für Vorgärten/Stellplätze in der Frankenthaler Straße und Vgl. hierzu Einführung von Ruhezeiten den Blöcken 14, 15 und 19.

Exemplarisch sind hier folgende Grundstücke zu nennen:

- Frankenthaler Straße 110, 112
- Frankenthaler Straße 94, 96, 106
- Frankenthaler Straße 86, 76, 74, 72
- Bürgermeister-Grünzw eig-Str. 67
- Bürgermeister-Grünzw eig-Straße 75

### **7.2.3 Dach- und Fassadenbegrünungen**

Hierbei sollten auch Brandwände begrünt werden, falls eine Bebauung an die Brandwand nicht absehbar ist

Exemplarisch sind hier folgende Grundstücke zu nennen:

- Bürgermeister-Grünzw eig-Straße 59 (Flachdachbegrünung)
- Bürgermeister-Grünzw eig-Str. 61 (Begrünung Terrasse über EG)
- Lagerplatzweg 6-10, sofern nicht abgebrochen wird
- Frankenthaler Straße: sämtliche nicht abzubrechende Nebengebäude
- Frankenthaler Straße 74, 86 (Brandwände)

### **7.2.4. Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzdefizits:**

**Der ruhende Verkehr ist bei Neubaumaßnahmen in Tiefgaragen oder integriert in Gebäude unterzubringen**

Exemplarisch sind hier folgende potenziell zu bebauende Grundstücke zu nennen:

- Lagerplatzweg 1 und 4
- Rohrlachstraße 96-100
- Bürgermeister-Grünzw eig-Straße 67

- Frankenthaler Straße 88/90 und 98/100
- Lagerplatzweg nördliche Seite, sofern vorhandene Gebäude abgerissen und Neubauten errichtet werden

### **Neuordnung von Stellplätzen in Blockinnenbereichen oder auf Vorflächen für Private und Kunden**

Exemplarisch sind hier folgende Grundstücke zu nennen:

- Frankenthaler Straße 70-86
- Vgl. hierzu auch Zone für Vorgärten/Stellplätze in der Frankenthaler Straße

### **7.2.5 Umgestaltung Geh- und Radwege für mehr Sicherheit**

Rohrlachstraße, Frankenthaler Straße (noch zu prüfen)

### **7.2.6 Anlage von Pflanzbeeten auf Gehwegen zur Verhinderung des halbseitigen Gehwegparkens (noch zu prüfen)**

### **7.2.7 Barrierefreie Umgestaltung aller Straßenbahn- und Bushaltestellen mit Anbringen von Blindenleitstreifen (vgl. hierzu Kap. 4.5.6)**

### **7.2.8 Barrierefreie Straßenübergänge mit Blindenampeln (vgl. hierzu Kap. 4.5.6)**

## **7.3 Bebauungskonzepte für Teilbereiche (Starterprojekte und Gestaltungsbeispiele)**

Für Teilbereiche, die bislang noch nicht neu geordnet wurden, wurden konkrete Bebauungskonzepte erstellt. Diese Konzepte aktualisieren und konkretisieren den bisherigen Rahmenplan. Hintergrund für die Weiterentwicklung dieser Teilbereiche sind zum Teil neue Entwicklungen in der Umgebung dieser Bereiche, so dass neue Rahmenbedingungen entstanden sind. Für einige Bereiche wurden zwei alternative Varianten entwickelt, die abhängig von der Grundstücksverfügbarkeit und den Investoreninteressen umgesetzt werden können. Sie sind aus stadtgestalterischer und funktionaler Sicht gleichbedeutend.

### 7.3.1 Block 14; Frankenthaler Straße 70

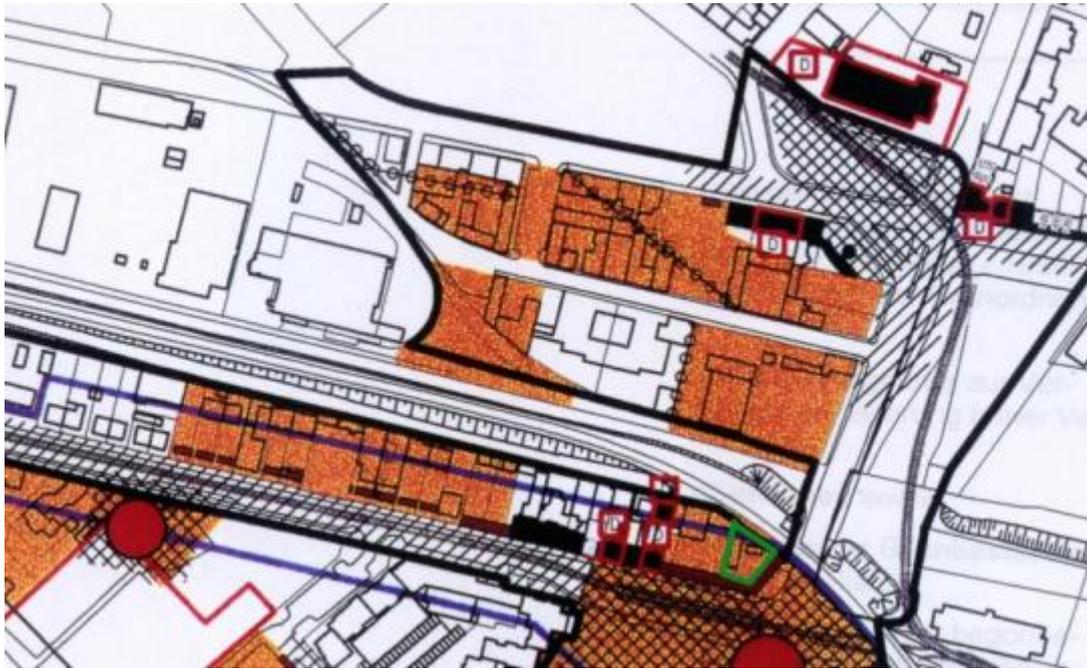


Abb. 28 „Frankenthaler Straße 70, Darstellung im Rahmenplan 2000

Aktuelle Bebauungssituation



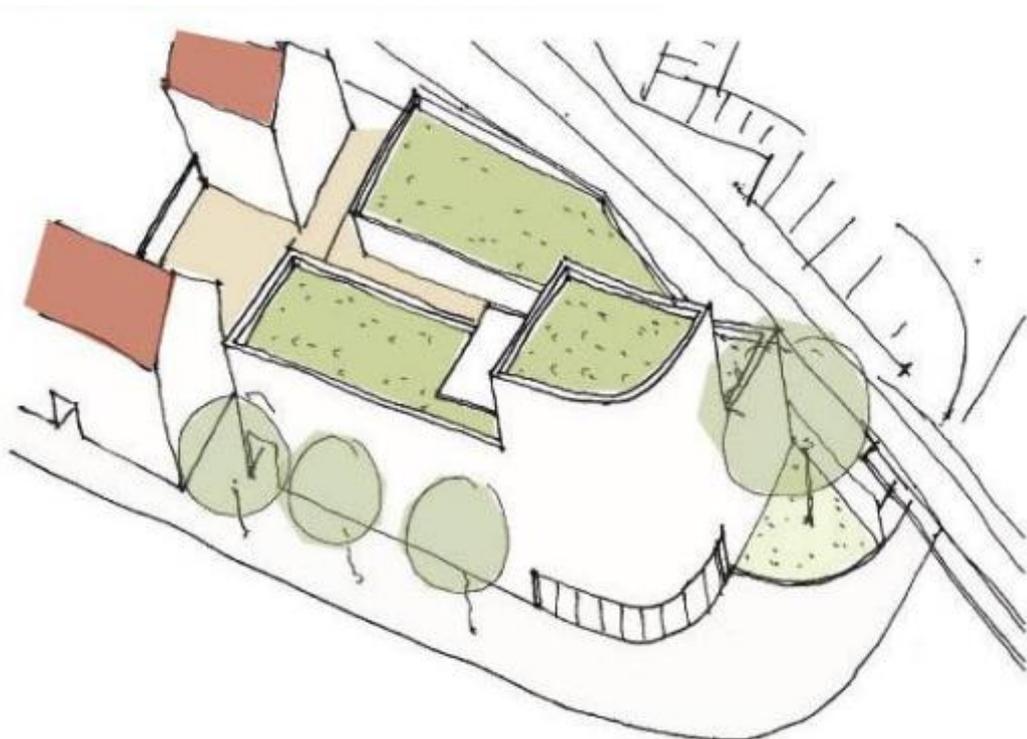
Abb. 29: Frankenthaler Straße 70 aktuelle Bebauungssituation

### **Bebauungskonzept Frankenthaler Straße 70, 72**

Diese Grundstücke liegen in städtebaulich bedeutender Position für das Gebiet: An diesem Verkehrsknotenpunkt mündet die Rohrlachstraße in die Frankenthaler Straße. Gleichzeitig wird die Qualität der Grundstücke stark von der anliegenden Bahntrasse beeinträchtigt. Es wird eine Neuordnung vorgeschlagen. Die derzeit sozial nicht kontrollierte Situation der Bahnunterführung mit den langen unbebauten Abschnitten an der Rohrlachstraße sollte behoben werden. Besonders bei Dunkelheit entsteht an dieser Stelle, der einzigen Fußwegverbindung zum Stadtzentrum, vor allem für Frauen eine Angstsituation.

Bebauungsvorschlag:

Für diese Grundstücke wird langfristig ein größeres, raumbildendes Gebäude vorgeschlagen. Die Ecksituation sollte mit einem Hochpunkt (sieben Geschosse) einen städtebaulichen Akzent setzen. In der Erdgeschosszone sollte eine Ladennutzung untergebracht sein. Eine Gehwegverbreiterung im Osten und im Süden bildet eine großzügige Vorzone. Das Gebäude steht mit seiner südlichen Raumkante gegenüber der südlichen Baulinie nach hinten versetzt. In diesem Bereich soll die straßenbegleitende Baumreihe, die im Westen des Gebiets die historische Allee wiederherstellt, fortgesetzt werden. Die notwendigen Stellplätze sollten in einer Tiefgarage errichtet werden.



*Abb.: 30: Bebauungsbeispiel Frankenthaler Straße 70*

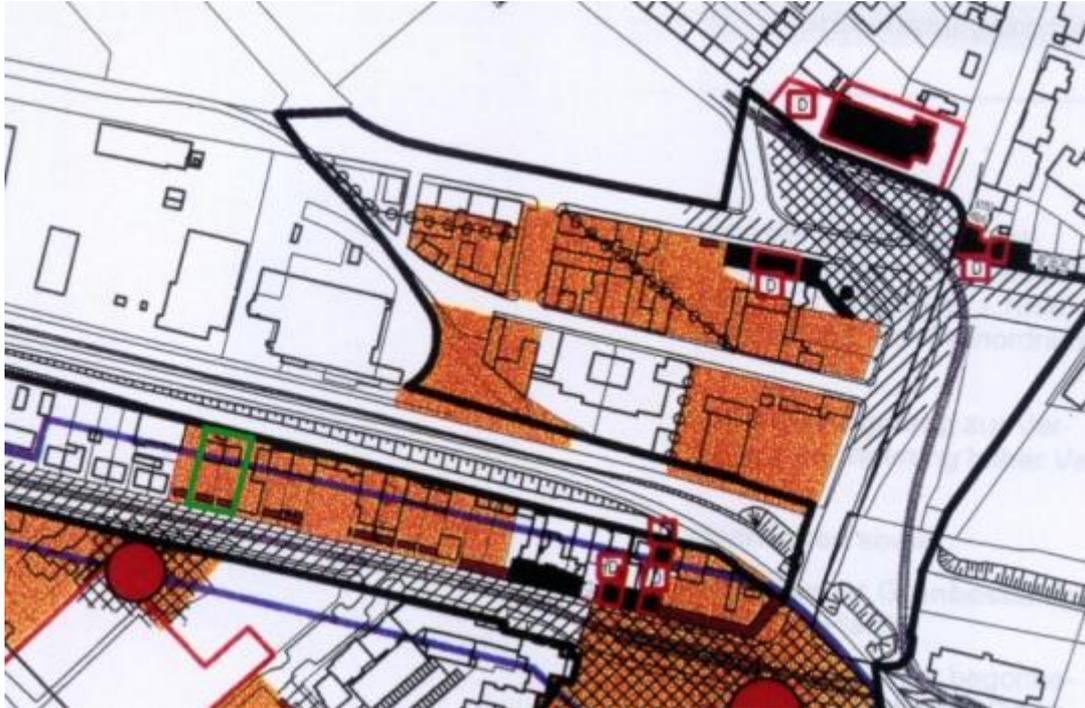
**7.3.2 Block 15, Frankenthaler Straße 110, 112:**

Abb. 31: „Frankenthaler Straße 110/112 Darstellung im Rahmenplan 2000  
Aktuelle Bebauungssituation



Abb. 32: Frankenthaler Straße 112/114

**Bebauungskonzept Frankenthaler Straße 110, 112**

Bei allen Grundstücken, auf denen die Gebäude eingerückt am Bahndamm stehen (Nr. 94, 96, 106, 108, 110, 112, 114a), sollte in der Zone für Hauptgebäude entlang der Baulinie eine raumbildende Kante entstehen. Für den Fall, dass hier kein Hauptgebäude errichtet wird, sollten in Absprache mit der Stadterneuerung Maßnahmen zur Erstellung dieser Raumkante entwickelt werden.

**Variante 1 für Bebauung Frankenthaler Straße 110, 112:**

Zur Erweiterung der Nutzfläche können Nebengebäude bis zur Baulinie vorgebaut werden. Eine leichte Konstruktion in Form einer Pergola kann den straßenbegleitenden Raumabschluss herstellen.

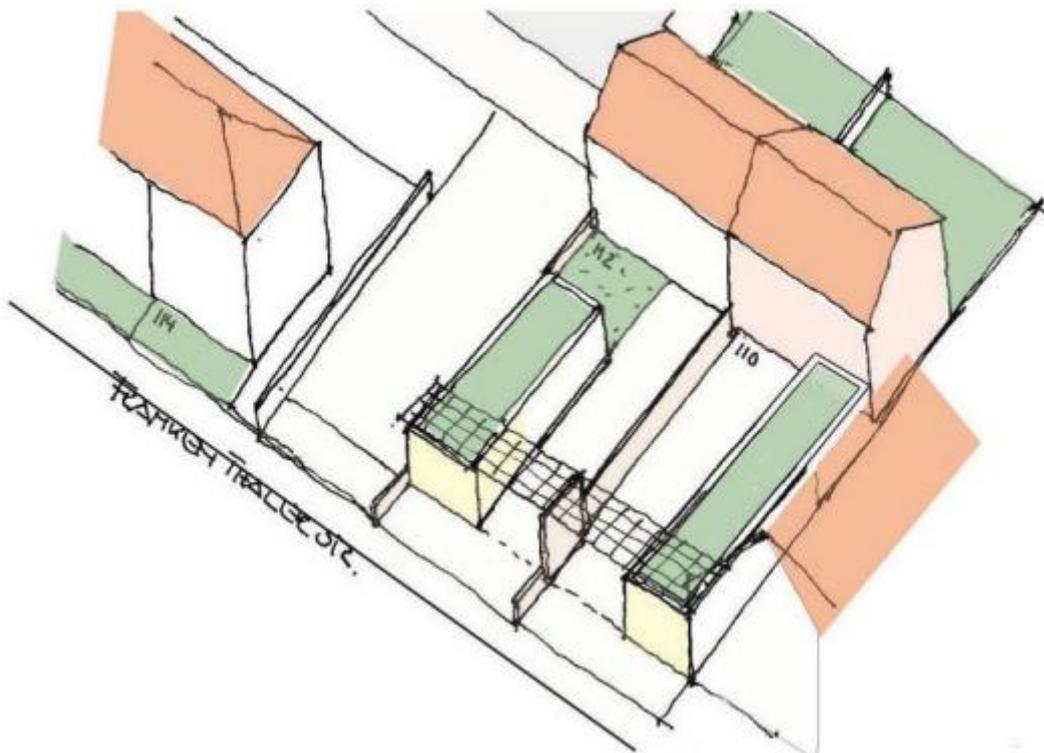


Abb.: 33a: Frankenthaler Straße 110/112 Bebauungsbeispiel Variante 1 mit Pergola

**Variante 2 für Bebauung Frankenthaler Straße 110, 112:**

Es ist auch möglich, die Einfahrt mit einem 2-geschossigen Gebäude zu überbauen. Darin könnten sich beispielsweise ein kleines Büro oder aber auch Gästezimmer (Wohnnutzung) für die benachbarten Wohnhäuser befinden.

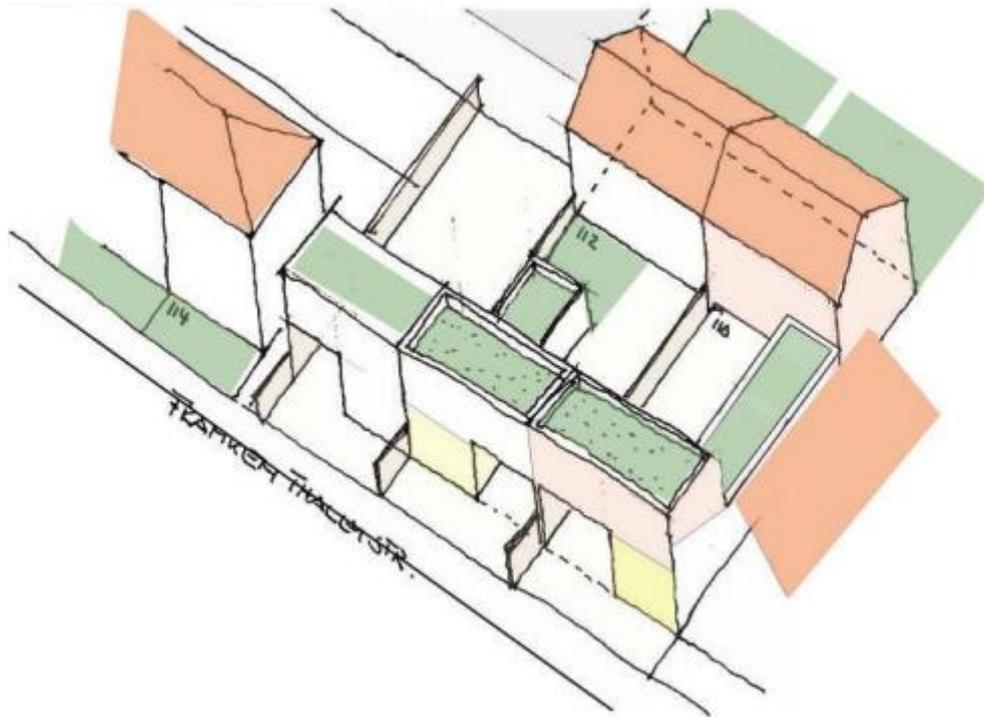


Abb.: 33b: Frankenthaler Straße 110/112: Bebauungsbeispiel Variante 2 mit Durchfahrt

**7.3.3 Blöcke 14/15: Frankenthaler Straße: Vorschläge für sonstige Grundstücke Frankenthaler Straße****7.3.3.1 Bauten aus der Gründerzeit****Bebauung Frankenthaler Straße – Häuser Nr. 76, 78, 82, 84, 86**

Der rückwärtige Teil dieser Grundstücke ist zum Teil stark mit Nebengebäuden unterschiedlicher Art bebaut. Ein Abriss dieser Gebäude käme der Wohnqualität in den Vorderhäusern zugute. Im Fall eines Verkaufs sollte im Einzelfall geprüft werden, welche Maßnahmen (ggf. Abrissverfügung) angebracht sind. Eine zweigeschossige Hofbebauung, die nicht der Wohnnutzung dient, ist in einer dafür vorgesehenen Zone möglich.

**Bebauung Frankenthaler Straße – Haus Nr. 74**

Auf diesem Grundstück befindet sich auch im rückwärtigen Bereich ein denkmalgeschütztes Gebäude, das z. Zt. zu Wohnzwecken genutzt wird. Die unmittelbare Nähe zur Eisenbahn ist dieser Nutzung nicht zuträglich. Auch bei gewerblicher Nutzung ist eine Verbesserung des Schallschutzes notwendig.

**Bebauung Frankenthaler Straße - Haus Nr. 80**

Dieses Gebäude stellt zwar eine Störung im Gesamtbild der umgebenden Bebauung dar, nach einer umfassenden Sanierung könnte das Gebäude allerdings auch als „erhaltenswert“ eingestuft werden.

Wird langfristig nicht saniert, so wird auf Dauer, bedingt durch den schleichenden Verfall ein Abriss unumgänglich sein. Dann bestünde die Möglichkeit, wie in Kapitel 4.6.2 dargestellt, die entstehende Baulücke durch eine Erweiterung des Nachbargebäudes Frankenthaler Straße 78 zu schließen.

**7.3.3.2 Sonstige Bereiche der Frankenthaler Straße mit inhomogener Bauungsstruktur**

Dieser Bereich zwischen den Häusern 88 und 112 der Frankenthaler Straße ist durch eine inhomogene Bauungsstruktur geprägt. Raumkanten fehlen über weite Strecken.

**Bebauung Frankenthaler Straße - Häuser Nr. 92, 108a**

Die Gebäude belegen das Grundstück bereits in der vorgeschlagenen Weise.

**Bebauung Frankenthaler Straße - Häuser Nr. 88/ 90, 98/ 100**

Auf diesen Parzellen sollte eine Nutzungsänderung angestrebt werden. An Stelle der barackenartigen Gewerbebebauung sollte eine 3-geschossige Bebauung entlang der Baulinie entstehen. In der Erdgeschosszone sollte gewerbliche Nutzung stattfinden.

**Bebauung Frankenthaler Straße – Haus Nr. 104**

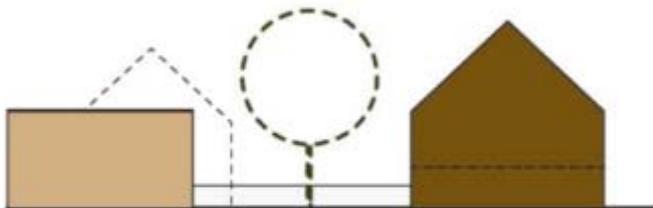
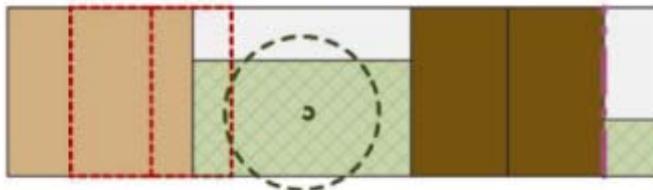
Das Hauptgebäude sollte langfristig die Baulinie aufnehmen. Als Interimslösung könnte die Störung durch Pflanzen einer Hecke ansatzweise behoben werden.

**Bebauung Frankenthaler Straße - Häuser Nr. 94, 96, 106, 108, 110, 112,114a**

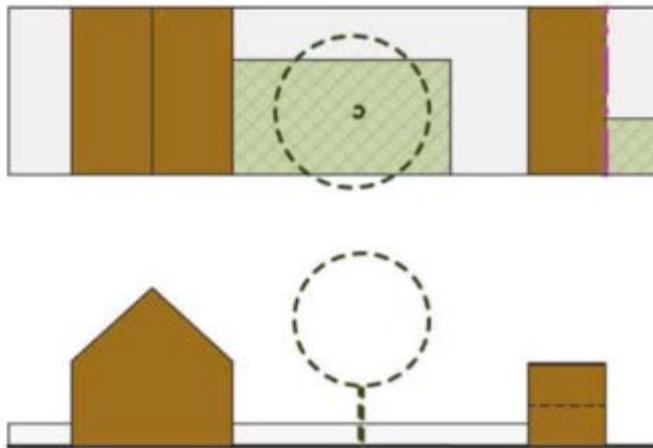
Bei diesen Grundstücken, auf denen die Gebäude eingerückt am Bahndamm stehen, sollte in der Zone für Hauptgebäude entlang der Baulinie eine raumbildende Kante entstehen. Für den Fall, dass hier kein Hauptgebäude errichtet wird, sollten in Absprache mit der Stadterneuerung Maßnahmen zur Erstellung dieser Raumkante entwickelt werden.

**Bebauungsbeispiele Allgemein:****Städtebauliche Vorgabe:**

- Zone für 2-geschossige Gebäude (keine Wohnnutzung)
- Ruhezone
- Zone für Hauptgebäude
- Zone für Vorgarten/ Stellplatz

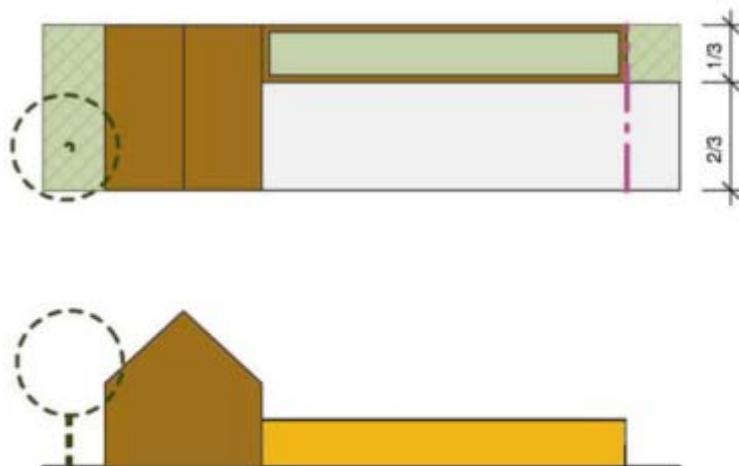
**Variante 1:**

- Abriss des rückwärtigen Hauptgebäudes
- Errichtung eines Gewerbegebäudes hinterer Teil
- Errichtung eines neuen Hauptgebäudes an der Baulinie
- Teilentsiegelung und Baumpflanzung in Ruhezone
- Vorgarten auf 1/3 der Grundstücksbreite



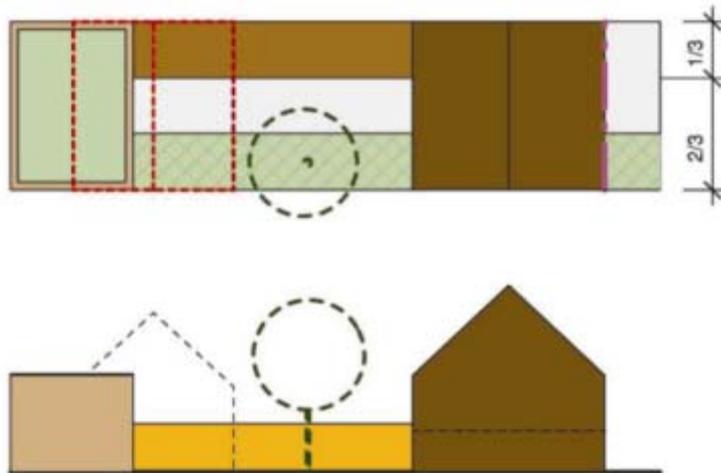
#### Variante 2:

- Erhalt des rückwärtigen Gebäudes
- Errichtung eines Nebengebäudes an der Baulinie
- Teilentsiegelung und Baumpflanzung in Ruhezone
- Vorgarten auf 1/3 der Grundstücksbreite



#### Variante 3:

- Erhalt des rückwärtigen Gebäudes
- Verbindungsbau auf 1/3 Grundstücksbreite/ Gründach
- Entsiegelung des rückwärtigen Bereichs, Baumpflanzung
- Vorgarten auf 1/3 der Grundstücksbreite



#### Variante 4

- Abriss des rückwärtigen Hauptgebäudes
- Errichtung eines neuen Hauptgebäudes an der Baulinie
- Errichtung eines Gewerbegebäudes hinterer Teil
- Verbindungsbau auf 1/3 Grundstücksbreite/ Gründach
- Teilentsiegelung und Baumpflanzung in Ruhezone
- Vorgarten auf 1/3 der Grundstücksbreite

*Abb. 34a: Bebauungsbeispiele im Schnitt und Grundriss*

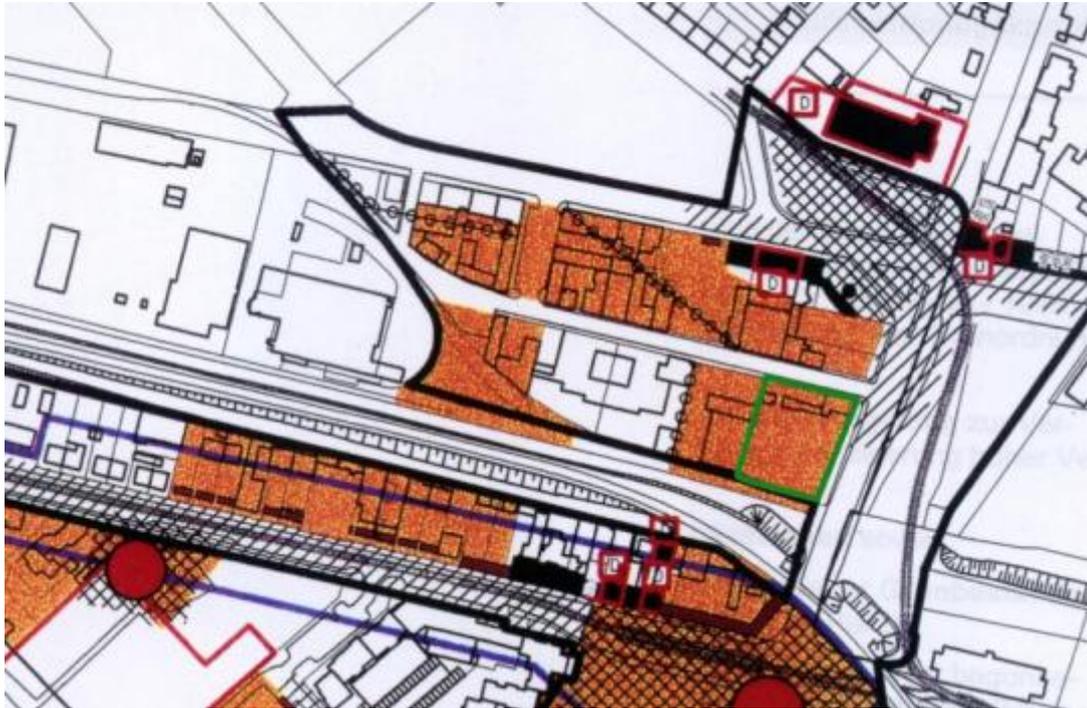
**7.3.4 Block 18, Lagerplatzweg 1:**

Abb. 35: Lagerplatzweg 1; Darstellung im Rahmenplan 2000

Bebauungssituation 2007



Abb. 36: Lagerplatzweg 1; Derzeitige Bebauungssituation

### Bebauungskonzept Lagerplatzweg 1

Das Grundstück befindet sich an einer städtebaulich wichtigen Position an der Ecke Lagerplatzweg und Rohrlachstraße. Langfristig sollte entlang der Rohrlachstraße eine starke räumliche Kante (mindestens 4 Geschosse) ausgebildet werden, die sich bei Bedarf auch als Eckgebäude in den Lagerplatzweg hineinziehen könnte.



Abb. 37 Lagerplatzweg 1: Bebauungsbeispiel Variante 1



Abb. 38: Lagerplatzweg 1 Bebauungsbeispiel Variante 2

### 7.3.5 Block 19, Bebauung zwischen Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59:

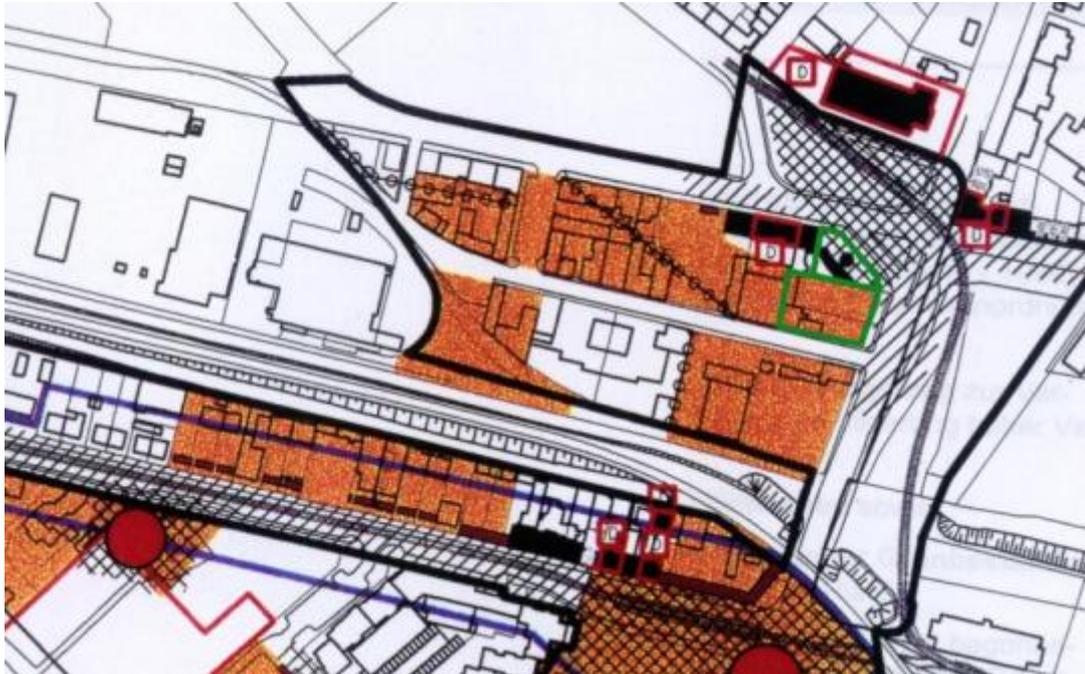


Abb. 39: Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59: Darstellung im Rahmenplan 2000

#### Bebauungssituation 2007



Abb. 40: Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59: Derzeitige Bebauungssituation

**Konzept für Bebauung zwischen Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59:**

*Abb. 41: Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59:  
Bebauungsvorschlag Draufsicht*

Im Erdgeschoss sollte eine Ladenzone sein. Diese soll sich im Norden um die Ecke zum neuen Bäcker herumziehen.

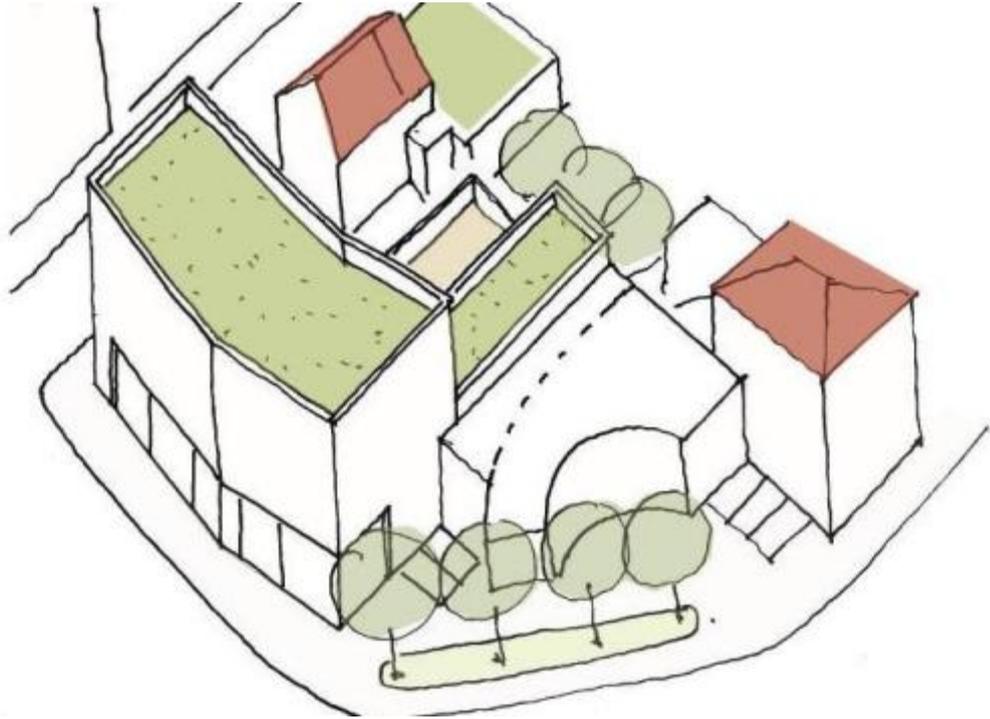
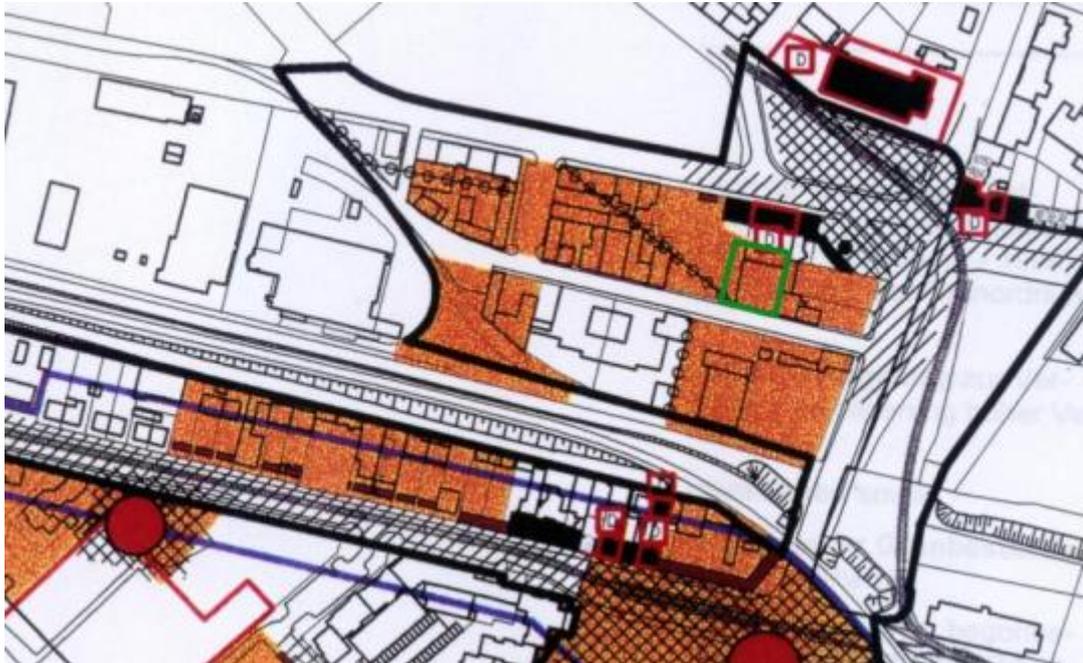


Abb. 42: Lagerplatzweg 2 und Bürgermeister-Grünzweig-Straße 59:  
Bebauungsvorschlag Schrägansicht

**7.3.6 Block 19, Bebauung Lagerplatzweg 4 und 6:**

*Abb. 43: Lagerplatzweg 4 und 6: Darstellung im Rahmenplan 2000*

Bebauungssituation 2007



*Abb. 44: Lagerplatzweg 4 und 6: Derzeitige Bebauungssituation*

### Konzept für Bebauung Lagerplatzweg 4 und 6:

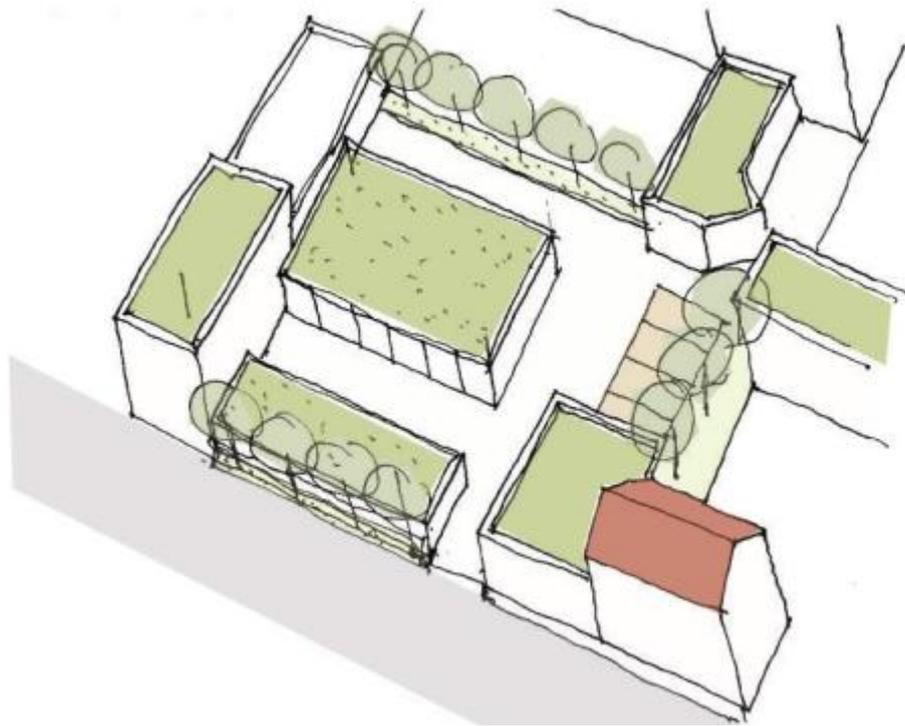
Hier sollen mittelfristig Gebäude auf der Baulinie erstellt werden. Eine höherwertigere Ausnutzung als die reiner Stellplätze soll angestrebt werden. Die Baukörper können dann auch den nächtlichen Lärm der Diskothek in Haus Nr. 3 gegenüber der Wohnbebauung Bürgermeister Grünzeigstraße abschirmen.

### Variante 1 Konzept für Bebauung Lagerplatzweg 4 und 6:

Im ersten Schritt können hier temporär Garagenstellplätze entstehen. Die Straßenfront zum Lagerplatzweg wird durch eine etwa 2,5 Meter hohe Mauer und eine davor gepflanzte Baumreihe gefasst.



Abb. 45: Lagerplatzweg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 1 (temporär) mit Garagen/Draufsicht



*Abb. 46: Lagerplatzweg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 1 (temporär) mit Garagen/Schrägansicht*

**Variante 2 Konzept für Bebauung Lagerplatzweg 4 und 6:**

Im zweiten Schritt werden die Garagenstellplätze durch ein Gebäude ersetzt. Die Stellplätze können unter dem Gebäude errichtet werden. Die Straßenfront wird durch eine Mauer und ein Tor begrenzt.

Im Hof wird eine Baumreihe als Abgrenzung zum benachbarten Grundstück Bürgermeister Grünweg Straße 63-65 gepflanzt. Eine zweite Baumreihe bildet den Abschluss zum Grundstück Lagerplatzweg Nr. 2.

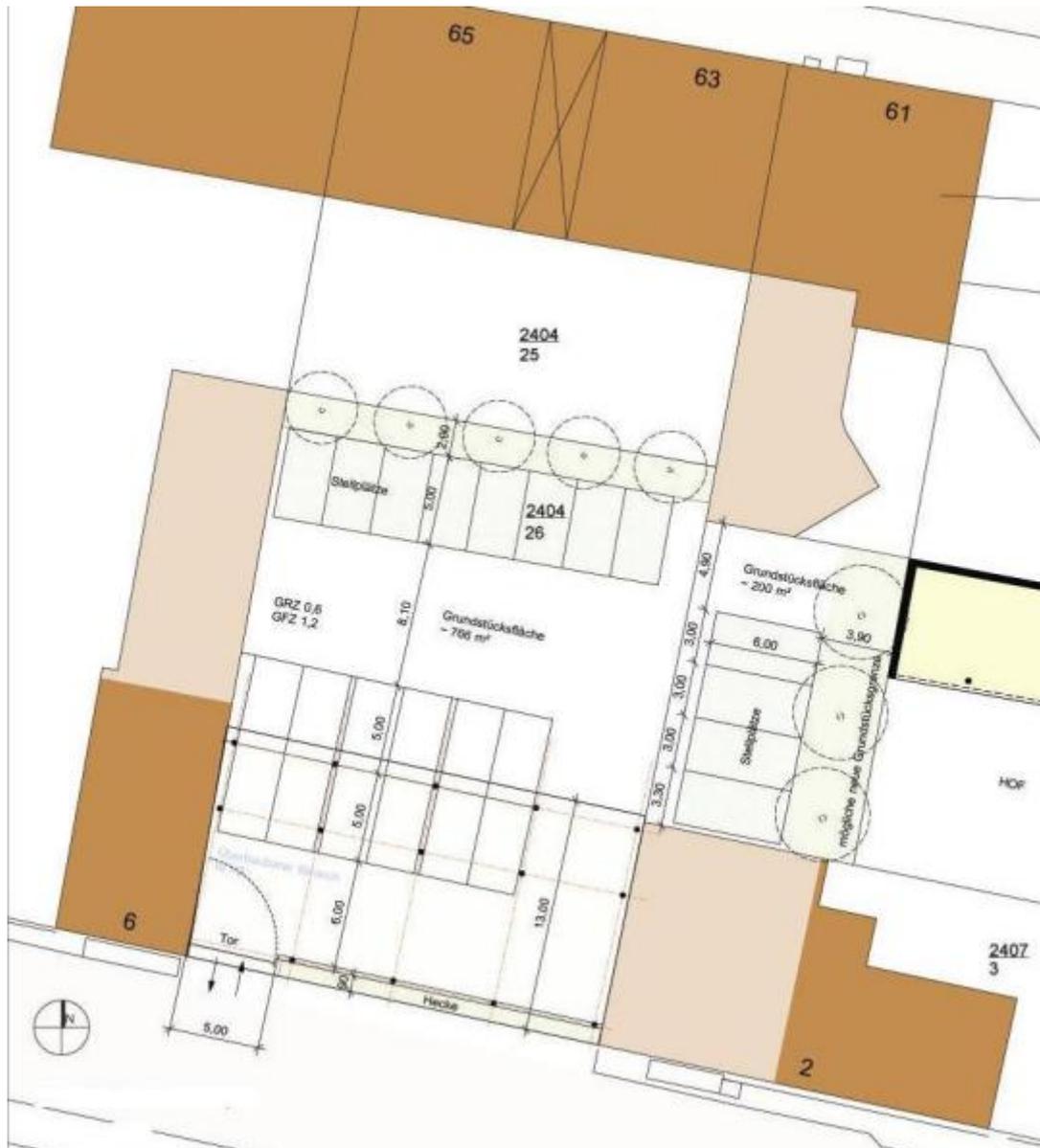
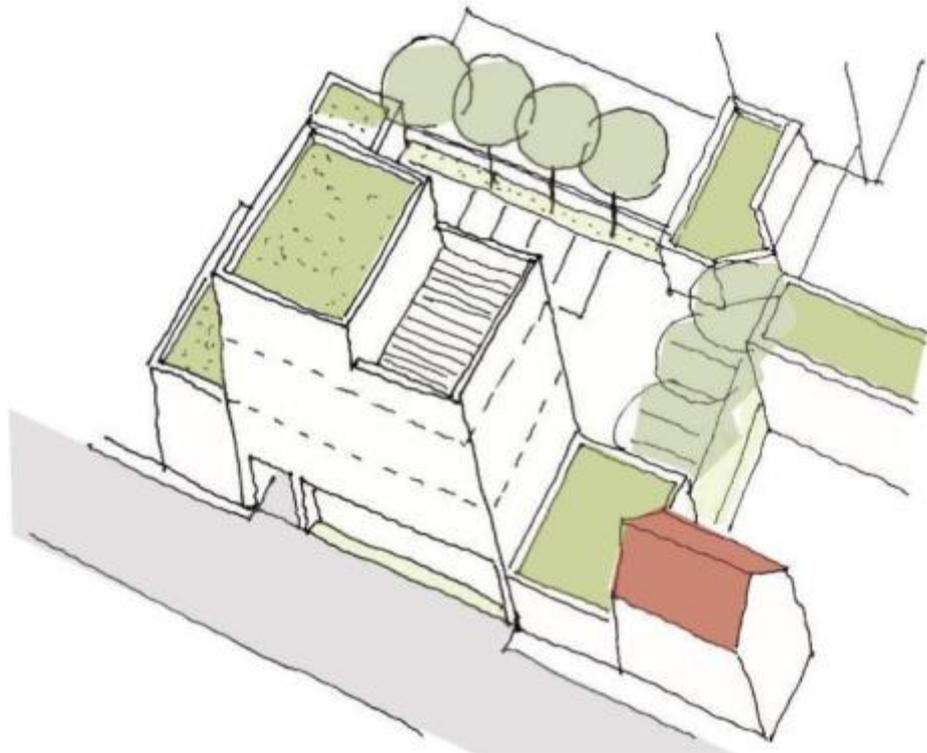


Abb. 47: Lagerplatzweg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 2 (mit endgültiger Bebauung) Draufsicht



*Abb. 48: Lagerplatzweg 4 und 6: Bebauungsvorschlag Variante 2 (mit endgültiger Bebauung) Schrägansicht*

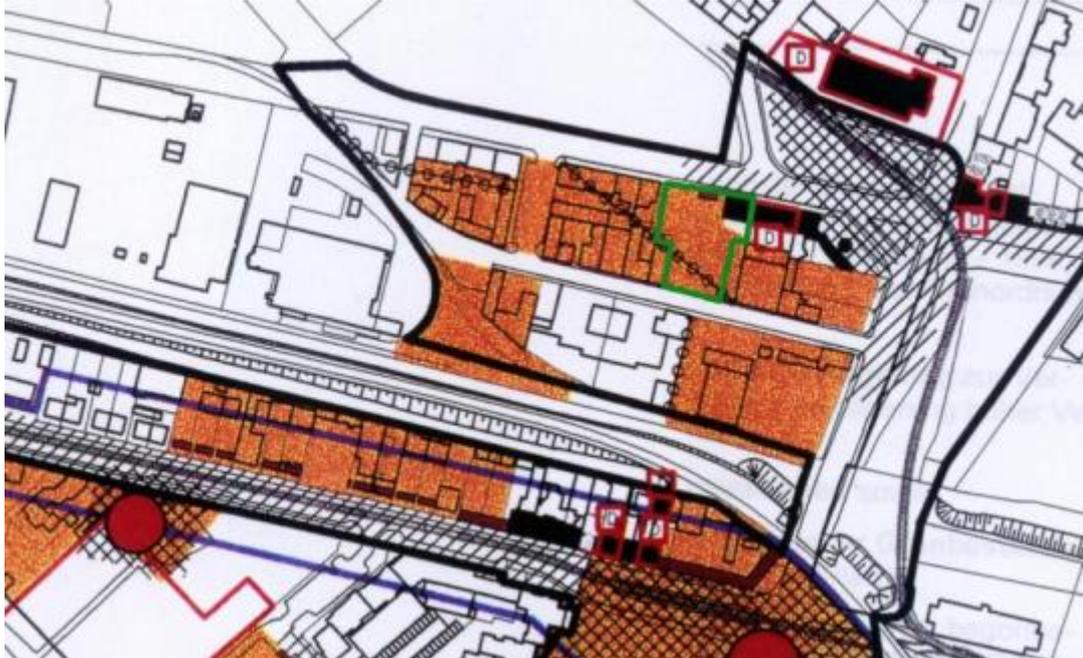
**7.3.7 Block 19, Bebauung Bürgermeister-Grünzweig-Straße 67:**

Abb. 49: Bürgermeister-Grünzweig-Str. 67, Darstellung im Rahmenplan 2000

Bebauungssituation 2007



Abb. 50: Bürgermeister-Grünzweig-Str. 67, Derzeitige Bebauungssituation  
Konzept für Bebauung Bürgermeister-Grünzweig-Straße 67:

### Variante 1 für Bebauung Bürgermeister-Grünzweig-Straße 67:

Da sich der Bedarf der Eigentümer reduziert hat, könnte das Grundstück langfristig in 2-3 kleine Grundstücke geteilt werden. Der unbebaute Teil entlang der Bürgermeister-Grünzweig-Straße könnte verkauft und mit einer dem Umfeld angepassten 4 bis 6-geschossigen Bebauung bebaut werden.



Abb. 51: Bürgermeister-Grünzweig-Str. 67, Bebauungsvorschlag Variante 1



## 8. Umsetzung der Maßnahmen

### 8.1 Zeitlicher und finanzieller Rahmen

Für die Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen im Sanierungsgebiet West ist insgesamt ein Zeitraum von etwa 15 Jahren vorgesehen. Seit Erlass der Sanierungssatzung am 06.04.2001 ist bereits ein Zeitraum von etwa neun Jahren vergangen. Innerhalb der nächsten etwa sechs Jahre sind die verbleibenden Maßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich vorzubereiten und umzusetzen. Weiterhin sind die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der Sanierungsziele (vgl. Kapitel 9) vorzubereiten und soweit voranzutreiben, dass diese spätestens mit Abschluss der Sanierung greifen können.

Die Umsetzung der noch durchzuführenden Maßnahmen ist abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Der Finanzierungsrahmen für die öffentlichen Maßnahmen, die Zuschüsse zu Modernisierungsmaßnahmen und die Ordnungsmaßnahmen - hier für das gesamte Sanierungsgebiet West - ergibt sich wie folgt:

In der Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht (Kofi) 2001 (Satzungsbeschluss) war bis 2016 ein Mittelbedarf von rd. 5,9 Mio. EUR vorgesehen. Dieser muss reduziert werden um die insgesamt zu erwartenden Ausgleichsbeträge und Einnahmen aus Grundvermögen in Höhe von etwa 1,3 Mio. EUR. Zieht man die zu erwartenden Einnahmen vom Mittelbedarf insgesamt ab, so betrug der Bedarf an Fördermitteln zu Beginn der Sanierung rund 4,6 Mio. EUR.

Weiterhin reduziert sich der um die Einnahmen insgesamt korrigierte Mittelbedarf von 2001 um alle bisher durchgeführten Modernisierungs- und Ordnungsmaßnahmen und sonstigen Sanierungsprojekte. Dies sind rund 1,2 Mio. EUR (Stand Juni 2009).

Fazit: Der verbleibende Bedarf für das gesamte Sanierungsgebiet West bis zum geplanten Abschluss der Sanierung 2016 beläuft sich auf 3,4 Mio. EUR. Gemäß Maßnahmen- Kosten und Finanzierungsübersicht und Rahmenplänen sollten diese Mittel in Höhe von 3,4 Mio. EUR folgendermaßen verteilt werden:

Maßnahmen	Kosten/EUR
<b>Städtebauliche Planungen umfasst Rahmenplanfortschreibung ganzes Sanierungsgebiet; Abschlussplanung und sonstige Planungen und Kostenschätzungen</b>	<b>400.000</b>
<b>Bodenordnung/Grunderwerb</b>	<b>300.000</b>
<b>Ordnungsmaßnahmen</b>	<b>400.000</b>
<b>Straßenumbauten</b>	<b>550.000</b>
<b>Schaffung zusätzlicher Fuß- und Radwege</b>	<b>100.000</b>
<b>Baumpflanzungen</b>	<b>150.000</b>
<b>Modernisierung von privaten Gebäuden</b>	<b>1.500.000</b>

**Hinweis:**

Diese seitens der Sanierung West bis zum Jahr 2016 noch vorgesehenen Maßnahmen erfordern wie dargestellt einen Finanzbedarf von rund 3,4 Mio. EUR. Der höhere Mittelbedarf der Sanierung (Modernisierung, Ordnungsmaßnahmen; Grunderwerb) im Vergleich zur Kostenplanung des Integrierten Handlungskonzepts soziale Stadt ergibt sich aus der längeren Laufzeit der Sanierung bis 2016 welche der Berechnung der Rahmenplanfortschreibung zugrunde liegt. Die Laufzeit des Programms Soziale Stadt ist bis Ende 2010 kalkuliert.

**8.2 Beachtung der sozialen Belange bei der Durchführung der Sanierung**

Bei der Durchführung der Sanierung ist den sozialen Belangen Beachtung zu schenken. Insbesondere gilt es, mögliche negative Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände vor allem durch Mietmehrbelastungen oder durch den Zwang zu einem Wegzug aus dem Gebiet zu beurteilen. Soweit negative Auswirkungen im sozialen Bereich zu erwarten sind, wird gemäß § 180 BauGB ein Sozialplan erforderlich.

Die Sanierungsmaßnahme in West sieht keine großflächigen Abbruchmaßnahmen vor. Vielmehr ist es Zielsetzung, den vorhandenen Gebäudebestand zu erhalten und an die aktuellen Erfordernisse anzupassen. Abbruchmaßnahmen an Wohngebäuden sind nur selten vorgesehen, und zwar dann, wenn sie aufgrund ihres Zustandes keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleisten und zugleich nicht sanierungswürdig sind.

Durch Neubebauungen wird in ausreichendem Maße Ersatzwohnraum geschaffen.

Die Modernisierungsmaßnahmen im Gebäudebestand können in der Regel je nach Umfang der erforderlichen Maßnahmen zum Teil nur nach Freiräumung von Wohnungen oder ganzen Gebäuden durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere für manche Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf. Ein Umzug der Bewohner kann hier im Einzelfall erforderlich werden.

Angesichts der Lage des Wohnungsmarktes in Ludwigshafen ist davon auszugehen, dass, wenn nicht innerhalb des Sanierungsgebietes, so doch zumindest innerhalb des Stadtteils gleichwertiger Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt werden kann.

**8.3 Fördermöglichkeiten und andere Finanzierungshilfen**

Sanierungsmittel stehen nur in begrenztem Umfang und nur in einem eng begrenzten Rahmen zur Verfügung. Zur Umsetzung der städtebaulichen Erneuerung des Gesamtgebietes ist daher parallel zur Nutzung der Sanierungsmittel der Einsatz sonstiger Fördermittel angebracht.

Für die Modernisierung des Gebäudebestandes stehen dabei insbesondere folgende Fördermöglichkeiten zur Verfügung:  
Förderprogramme der Kreditanstalt für Wiederaufbau

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau bietet für Vorhaben im öffentlichen und privaten Raum unter bestimmten Umständen zinsgünstige Kredite an. Folgende Programme werden durch die KfW bereitgestellt:

- KfW-Infrastrukturprogramm für Investitionen in die kommunale Infrastruktur
- KfW-CO2-Gebäudesanierungsprogramm zur Finanzierung von Maßnahmen zur CO2-Minderung und Energieeinsparung in Wohngebäuden des Altbaubestandes
- KfW-Wohnungseigentumsprogramm zur langfristigen Finanzierung des Baus oder Erbs von selbstgenutztem Wohneigentum
- KfW-Programm Ökologisch Bauen: Gefördert wird der Neubau als Passivhaus, KfW-Energiesparhaus 40 oder KfW-Energiesparhaus 60. Außerdem gefördert wird der Einbau einer Heizung auf Basis erneuerbarer Energien, auch wenn der Neubau kein KfW-Energiesparhaus oder Passivhaus ist.
- KfW-Programm Wohnraum Modernisieren: Mit diesem Darlehensprogramm können Eigentümer ihr Haus oder ihre Wohnung sanieren oder modernisieren. Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs werden besonders gefördert.

Die Förderung ist jeweils an bestimmte Einkommensgrenzen gebunden.

Adresse:  
Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)  
Postfach 111141  
60046 Frankfurt  
Fon 01801/335577  
fax:069/7431-64355

[www.kfw.de](http://www.kfw.de)

## **Modernisierung Wohneigentum/Mietwohnungen**

Das Land Rheinland-Pfalz bietet über die Landestreuhandstelle Rheinland-Pfalz ein Förderprogramm für die Modernisierung von selbst genutztem Wohneigentum und von Mietwohnungen. Die Förderung erfolgt durch Investitionszuschüsse oder durch ein vom Land zinsverbilligtes Hausbankendarlehen.

Das Förderangebot richtet sich an Eigentümer von selbst genutztem Wohneigentum, wenn sie bestimmte Einkommensgrenzen einhalten. Ebenfalls können Mietwohnungen von Eigentümern, die preiswerte Mietwohnungen (gemäß festgelegten Mietobergrenzen) nach Durchführung der Modernisierung zur Verfügung stellen, gefördert werden.

Gefördert werden Modernisierungen, die den Gebrauchswert der Wohnung nachhaltig erhöhen und/oder die allgemeinen Wohnverhältnisse auf Dauer verbessern. Dazu gehören insbesondere bauliche Maßnahmen, die nachhaltig die Einsparung von Energie oder Wasser bewirken, wie etwa der Einbau mehrfach verglasteter Isolierfenster oder die Verbesserung von Heizungsanlagen. Auch bauliche Maßnahmen zur Nutzung alternativer und regenerativer Energien werden gefördert. So unterstützt das Land zum Beispiel den Bau von Solaranlagen und solaren Wandsystemen, den Bau von Anlagen zur Nutzung der Energie aus Biomasse, den Anschluss an Fernwärme oder Wärmepumpen zur Wärmegewinnung aus der Umgebungsluft. Maßnahmen zur Verbesserung des Schallschutzes, der sanitären Einrichtungen, bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Zuschnitts von Wohnungen und zugunsten von Behinderten sowie Wohnumfeldmaßnahmen auf dem eigenen Grundstück werden ebenfalls gefördert.

Adressen:

Bei Finanzierungsfragen:  
LTH Landestreuhandstelle Rheinland-Pfalz  
Ressort der LRP Landesbank Rheinland-Pfalz-  
Löwenhofstraße  
55116 Mainz  
Telefon: 06131/1301

Bei Fragen grundsätzlicher Art:  
Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz  
Kaiser-Friedrich-Str. 5  
55116 Mainz  
Telefon: 06131/164268

[www.fm.rlp.de](http://www.fm.rlp.de)

### **Wohnen in Orts- und Stadtkernen**

Das Land Rheinland-Pfalz fördert vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und sich verändernder Nachfragestrukturen auf dem Wohnungsmarkt die Stärkung der Innenstädte und Bestandsgebiete in Innenstädten und Innerortslagen.

Mit dem Programm „Wohnen in Stadt und Ortskernen“ werden folgende Ziele verfolgt: Förderung neuer Formen für gemeinschaftliches Wohnen

Erhöhung der Attraktivität für Wohnen und Arbeiten in Innerortslagen

Erhaltung bzw. Verbesserung der sozialen, kulturellen, freizeitbezogenen und Versorgungsinfrastruktur

Beseitigung städtebaulicher und struktureller Missstände

Reaktivierung von Brachflächen

Gefördert werden Bauprojekte in innerörtlichen/innerstädtischen Lagen. Dazu zählen insbesondere Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen im Bestand,

Neubaumaßnahmen, soweit sie in innerörtlichen Lagen durchgeführt werden, und Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung auf der im Eigentum des Antragstellers stehenden Wohnanlage. Das zu fördernde Vorhaben muss mindestens vier in sich abgeschlossene Wohneinheiten umfassen. Bei der Planung der Wohnungen ist die

DIN 18025, Teil II (barrierefreie Wohnungen), zugrunde zu legen. Gefördert wird mit einem Zuschuss bis zu EUR 250 pro m<sup>2</sup> Wohnfläche, höchstens jedoch 40 % der förderfähigen Kosten. In besonders begründeten Fällen kann der Zuschuss

angehoben werden, wenn die erforderlichen Kosten für eine Sanierung bzw. Modernisierung oder den Umbau für spezielle Zielgruppen die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme ausschließen.

angehoben werden, wenn die erforderlichen Kosten für eine Sanierung bzw. Modernisierung oder den Umbau für spezielle Zielgruppen die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme ausschließen.

angehoben werden, wenn die erforderlichen Kosten für eine Sanierung bzw. Modernisierung oder den Umbau für spezielle Zielgruppen die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme ausschließen.

### **Förderung der Modernisierung von Wohnungen durch Zinsgarantie 2009**

Das Land Rheinland-Pfalz fördert die Modernisierung von bestehenden Wohnungen durch Zinsgarantie. Die Förderung besteht in der Zusage des Landes, dass ein Kreditinstitut (Hausbank) dem Antragsteller für die Laufzeit von fünfzehn Jahren ein Kapitalmarktdarlehen zinsverbilligt bereitstellen kann. Auf die Förderung besteht auch bei Einhaltung aller Voraussetzungen kein Rechtsanspruch. Sie wird nur einem bestimmten Personenkreis, der in den Förderrichtlinien benannte Einkommensgrenzen nicht überschreitet, gewährt.

Gefördert wird die Modernisierung bestehender Wohnungen durch bauliche Maßnahmen, die ihren Gebrauchswert nachhaltig erhöhen, die allgemeinen Wohnverhältnisse auf Dauer verbessern und/oder die Einsparung von Energie oder Wasser bewirken. Der Ersatz vorhandener Bauteile zur Energieeinsparung wird gefördert, wenn dadurch der Wärmedurchgangswert oder der Energiebedarf um mindestens 20 v. H. geringer wird. Förderfähig ist darüber hinaus die Nutzung alternativer oder regenerativer Energien zur Beheizung und Wassererwärmung.

Ein Anbau an ein bestehendes Gebäude wird gefördert, wenn er zur Verbesserung der sanitären Einrichtungen oder zum Einbau des Aufzugs erforderlich wird.

Den Gebrauchswert von Wohnungen erhöhen auch bauliche Maßnahmen, die ein barrierefreies Wohnen ermöglichen. Die Maßnahmen sollen die Vorgaben der DIN 18025 Teil 2 berücksichtigen.

Wohnumfeldmaßnahmen (z. B. die Herstellung von Kinderspielplätzen, Grünanlagen, Stellplätzen und von anderen Verkehrsanlagen auf eigenem Grundstück) werden zusammen mit den oben dargestellten Maßnahmen gefördert.

### **Soziale Wohnraumförderung (Mietwohnungsprogramm)**

Das Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz stellt im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung zinsgünstige Darlehen für den Bau von Mietwohnungen zur Verfügung. Die Fördermittel sollen dahin fließen, wo sich Nachfrage äußert.

Investoren erhalten vom Land geförderte Darlehen, für die während der ersten zehn Jahre ein Zinssatz von lediglich einem Prozent berechnet wird. In den folgenden fünf Jahren sind dann drei Prozent pro Jahr fällig. Vom 16. Jahr bis zur vollständigen Rückzahlung sind zurzeit vier Prozent jährlich fällig. Der Empfänger der Fördermittel verpflichtet sich im Gegenzug, nur an Haushalte zu vermieten, die bestimmte Einkommensgrenzen einhalten. Außerdem darf nur eine Miete berechnet werden, die unterhalb des Marktmietenniveaus liegt.

Neben den Baudarlehen – bis zu 660 Euro pro Quadratmeter – können Zusatzdarlehen und Aufwendungsdarlehen gewährt werden. Ein Zusatzdarlehen von 25.000 Euro kann es zum Beispiel für den Einbau eines Aufzugs geben und bis zu 13.500 Euro für weitere bauliche Maßnahmen für Wohnungen, die für Schwerebehinderte vorgesehen sind. Ein typisches Beispiel sind Wohnungen für Menschen, die auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen sind. Das Aufwendungsdarlehen zur Deckung der laufenden Aufwendungen beträgt 120 Euro pro Quadratmeter förderfähiger Wohnfläche und ist während der ersten 16 Jahre zins- und tilgungsfrei.

Das Neubauvorhaben muss vor Baubeginn bei der für den Bauort zuständigen Stadt- oder Kreisverwaltung angemeldet werden. Das Ministerium für Finanzen entscheidet dann gemeinsam mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion, ob das Vorhaben im Mietwohnungsprogramm gefördert werden kann.

### **Steuerliche Vergünstigungen nach Einkommenssteuergesetz**

Neben unmittelbaren Zuschüssen und Zinsverbilligungen ergibt sich eine weitere Förderung durch steuerliche Vergünstigungen nach dem Einkommenssteuergesetz. So können die Kosten von vertraglich mit der Stadt vereinbarten Modernisierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet nach § 7h/10f Einkommensteuergesetz (EStG) erhöht abgeschrieben werden.

## 9. Empfehlungen zur Sicherung der Sanierungsziele

Das Sanierungsrecht bietet ein umfassendes Instrumentarium zur Umsetzung der Sanierungsziele. Mit Abschluss der Sanierung geht jedoch die Möglichkeit der Nutzung dieser spezifischen sanierungsrechtlichen Instrumente verloren.

Parallel zur städtebaulichen Sanierung selbst gilt es daher, Strategien zu entwickeln, wie die Sanierungsziele über den förmlichen Abschluss der Sanierung hinaus dauerhaft gesichert werden können.

Hierfür stehen unterschiedliche Instrumente zur Verfügung:

Bebauungspläne

Örtliche Bauvorschriften

Erhaltungssatzung

Vorkaufsrechtssatzung

Die im folgenden näher dargestellten unterschiedlichen Instrumente bieten verschiedene Ansatzmöglichkeiten für eine Sicherung der Sanierungsziele. Ihre Anwendung ist vor dem Hintergrund der städtebaulichen Erforderlichkeit und der weiteren Dynamik der Siedlungsentwicklung kritisch zu prüfen. Weiterhin gilt es zu bedenken, welcher Aufwand für die Verwaltung mit der Anwendung der einzelnen Instrumente entsteht.

### 9.1 Bebauungsplan

#### 9.1.1 Regelungsinhalt

Ein Bebauungsplan enthält gemäß § 8 Absatz 1 BauGB die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. In § 9 Absatz 1 BauGB sind die möglichen Regelungsinhalte eines Bebauungsplaners abschließend aufgeführt. Insbesondere können in einem Bebauungsplan Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung, zur überbaubaren Grundstücksfläche, zur höchstzulässigen Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden, zu Verkehrsflächen, zu Grünflächen oder zu den von Bebauung freizuhaltenden Flächen getroffen werden.

Bebauungspläne, die Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung, zur überbaubaren Grundstücksfläche und zu den örtlichen Verkehrsflächen enthält, wird gemäß § 30 Absatz 1 BauGB als qualifizierter Bebauungsplan bezeichnet. Innerhalb des Geltungsbereiches eines qualifizierten Bebauungsplanes ist ein Vorhaben zulässig, wenn es den Festsetzungen nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.

Soweit nicht alle der 4 genannten Mindestregelungsbereiche für einen qualifizierten Bebauungsplan festgesetzt sind, handelt es sich gemäß § 30 Absatz 3 BauGB um einen einfachen Bebauungsplan. Für die im Bebauungsplan nicht geregelten Vorgaben richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 (Innenbereich) oder § 35 BauGB (Außenbereich).

Je nach planungsrechtlichem Ausgangszustand ergeben sich durch einen Bebauungsplan unterschiedliche Wirkungen. Wird ein Bebauungsplan für eine vorher dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB zuzuordnende Fläche aufgestellt, ergeben sich durch den Bebauungsplan in der Regel neue Baurechte, die dann ausgeschöpft werden können.

Wird jedoch ein Bebauungsplan für eine vorher dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnende Fläche aufgestellt, ergeben sich durch den Bebauungsplan zumeist nur bedingt neue Baurechte, insbesondere dann, wenn eine verstärkte Innenentwicklung durch eine Bebauung in zweiter oder dritter Reihe ermöglicht werden soll.

In der Regel werden durch einen Bebauungsplan in einem bereits bebauten Bereich Baurechte, die nach § 34 BauGB bestehen würden, im Interesse der städtebaulichen Ordnung eingeschränkt. Ein Bebauungsplan für einen bereits bebauten Bereich kann daher für sich genommen in der Regel keine städtebaulichen Impulse auslösen, er kann nur Fehlentwicklungen vermeiden helfen.

### **9.1.2 Bisherige Anwendung des Instruments**

Für die Flächen der hier untersuchten Blöcke des Sanierungsgebiets West wurden bislang keine Bebauungspläne aufgestellt.

Im Gewerbe- und Mischgebiet Lagerplatzweg gibt es einen Bebauungsaufstellungsbeschluss Nr. 534 „Rohrlachstraße/Bürgermeister-Grünzweig-Straße“ aus dem Jahr 1996, der seither nicht weiterverfolgt wurde und inzwischen rechtlich auch keine Gültigkeit mehr hat.

### **9.1.3 Empfehlung**

Für das Sanierungsgebiet West mit seinen zum Teil sehr inhomogenen Bau- und Nutzungsstrukturen ist die nach § 34 BauGB zulässige Bebauung zum Teil sehr weitreichend und bedarf daher einer einschränkenden Konkretisierung, um die erreichten Sanierungserfolge dauerhaft zu sichern. Dies gilt insbesondere in Hinblick auf folgende mögliche Regelungsinhalte eines Bebauungsplanes:

Art der baulichen Nutzung:

Durch Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung können Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen, hier insbesondere zwischen einer Wohnnutzung und einer gewerblichen Nutzung, vorbeugend behoben werden.

Maß der baulichen Nutzung:

Mit den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (insbesondere Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl) kann die maximal zulässige bauliche Ausnutzung von Grundstücken geregelt werden. Mit Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung kann eine übermäßige Verdichtung vermieden werden.

Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen:

Mit Festsetzungen zur überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen kann insbesondere eine Freihaltung der rückwärtigen Freiflächen vor einer Überbauung erreicht werden. Im Regelfall sind ergänzende Regelungen erforderlich, um auch Stellplätze, Garagen und sonstige Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen auszuschließen.

## **Festsetzungen zur Bauweise**

Sonstige Festsetzungen, wie Festsetzungen zu Verkehrsflächen oder zu öffentlichen Grünflächen, sind in der Regel in der Sicherung einer abgeschlossenen Sanierung nicht erforderlich, da davon auszugehen ist, dass die entsprechenden Veränderungen bereits in der Zeitdauer der Gültigkeit der Sanierungssatzung umgesetzt wurden. Sofern jedoch einzelne Sanierungsziele während der Dauer der Sanierungsmaßnahme nicht umgesetzt werden können, kann über einen Bebauungsplan nachfolgend zumindest erreicht werden, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung geschaffen werden.

## **9.2 Örtliche Bauvorschriften**

### **9.2.1 Regelungsinhalt**

Örtliche Bauvorschriften haben ihre Rechtsgrundlage in § 88 Landesbauordnung und können als eigenständige Satzung oder als Teil eines Bebauungsplans aufgestellt werden. In örtlichen Bauvorschriften können insbesondere Regelungen zu folgenden Inhalten getroffen werden:

1. äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie von Werbeanlagen und Warenautomaten zur Durchführung gestalterischer Absichten in bestimmten bebauten oder unbebauten Teilen des Gemeindegebiets; die Vorschriften über Werbeanlagen können sich auch auf deren Art, Größe und Ort der Anbringung erstrecken,
2. besondere Anforderungen gestalterischer Art an bauliche Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten zum Schutz bestimmter Bauten, Straßen, Plätze oder Ortsteile von kultureller, historischer oder städtebaulicher Bedeutung oder zum Schutz von Kultur- und Naturdenkmälern; dabei können nach den örtlichen Gegebenheiten insbesondere bestimmte Arten von Werbeanlagen und Warenautomaten und die Werbung an bestimmten baulichen Anlagen ausgeschlossen sowie Werbeanlagen und Warenautomaten auf Teile baulicher Anlagen und auf bestimmte Farben beschränkt werden,
3. die Gestaltung der Lager-, Abstell-, Aufstell- und Ausstellungsplätze, der Camping- und Wochenendplätze, der Sport- und Spielplätze, der Stellplätze und der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke sowie über die Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen; dabei kann bestimmt werden, dass Vorgärten nicht als Arbeits- oder Lagerflächen benutzt werden dürfen,
4. geringere oder größere als die in § 8 Abs. 6 vorgeschriebenen Maße zur Wahrung der baugeschichtlichen Bedeutung oder der sonstigen erhaltenswerten Eigenart eines Ortsteils; die Ortsteile sind in der Satzung genau zu bestimmen,
5. den Anbringungsort und die Gestaltung von Hausnummern,

6. die Unzulässigkeit von mehr als einer Antenne auf Gebäuden sowie die Unzulässigkeit von Außenantennen, soweit der Anschluss an die Gemeinschaftsantenne möglich ist,
7. die Begrünung baulicher Anlagen sowie die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern,
8. die Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 47 Landesbauordnung.

### 9.2.2 Empfehlung

Wie bei Festsetzungen in einem Bebauungsplan unterliegen auch örtliche Bauvorschriften dem Gebot der „städtebaulichen Erforderlichkeit“. Es muss dem zu Folge ein erkennbarer Gestaltungswille vorhanden sein, der über dem Recht des einzelnen auf Baufreiheit stehen muss. Diese Voraussetzung kann in der Regel, gerade bei den in West gegebenen heterogenen Bau- und Gestaltungsstrukturen, nur für wenige, zentrale Gestaltungsvorgaben sichergestellt werden.

Örtliche Bauvorschriften können insbesondere bei einer Überregulierung ein erhebliches Investitionshemmnis darstellen. Die Zulassung von Abweichungen kann die örtlichen Bauvorschriften aushöhlen, da in analog gelagerten Fällen ein Anspruch auf die gleiche Abweichung besteht („einmal befreit, immer befreit“). Örtliche Bauvorschriften eignen sich daher nicht dazu, vor Durchführung baulicher Maßnahmen eine informelle Beratungsphase sicherzustellen, wie dies im Rahmen der Sanierung durch die Notwendigkeit der Erteilung einer sanierungsrechtlichen Genehmigung gegeben ist.

Örtliche Bauvorschriften können zudem dazu führen, dass Baumaßnahmen, die an sich gemäß §62 Landesbauordnung baugenehmigungsfrei sind (insbesondere die Änderung der äußeren Gestaltung genehmigungsbedürftiger baulicher Anlagen durch Anstrich, Verputz oder Dacheindeckung, durch Austausch von Fenstern, Fenstertüren oder Außentüren sowie durch Bekleidungen und Verblendungen von Wänden mit nicht mehr als 22 m Höhe über der Geländeoberfläche), doch einer baurechtlichen Genehmigung bedürfen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass örtliche Bauvorschriften in diesen Fällen nur sehr schwer durchsetzbar sind.

Für West empfiehlt sich eine Anwendung örtlicher Bauvorschriften daher vorrangig zu Fragen der äußeren Gestaltung von Bauvorhaben, die die (ohnehin baugenehmigungspflichtige) Kubatur der Gebäude betreffen. Konkret sinnvoll sind Regelungen zu Dachform und Dachneigung sowie zu Dachaufbauten und Einschnitten mit der Zielsetzung, die typischen Gebäudestrukturen auch für Neu- und Umbauten zu sichern.

In Einzelfällen kann es auch angebracht sein, zur Wahrung der typischen Baustrukturen geringere als die in § 8 Abs. 6 LBauO vorgeschriebenen Abstandsmaße zuzulassen.

Regelungen zur Mindeststellplatzzahl erscheinen zwar zunächst angebracht, können jedoch im Widerspruch zu Sanierungszielen stehen (insbesondere zur Zielsetzung einer Freihaltung der Freibereiche der sogenannten „Ruhrzone“ von Stellplätzen). Im Einzelfall kann es daher städtebaulich sinnvoller sein, einer Ablösung von Stellplatzverpflichtungen zuzustimmen als deren Nachweis auf dem Grundstück zu verlangen.

### 9.3 Erhaltungssatzung/Regelungsinhalt

#### 9.3.1 Regelungsinhalt

Mit einer Erhaltungssatzung können die Gemeinden gemäß § 172 Abs. 1 BauGB Gebiete festlegen, in denen

- zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt
- zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung oder
- bei städtebaulichen Umstrukturierungen

der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen. In den Fällen der geforderten Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt betrifft dies auch die Errichtung (Neubauten) von baulichen Anlagen.

Erhaltungssatzungen, die der unter 2 genannten Zielsetzung dienen, werden auch als „Milieuschutzsatzungen“ bezeichnet.

Als städtebauliches Instrument kann die Milieuschutzsatzung zur Vermeidung der negativen städtebaulichen Folgewirkungen einer Änderung der Zusammensetzung der Bevölkerung eingesetzt werden. Negative Folgen können zu befürchten sein, wenn zum Beispiel in einem Stadtgebiet überwiegend einkommensschwache Bevölkerungsschichten leben. Betroffen können ebenso Quartiere sein, für die ein breit gefächertes Spektrum von Bewohnern mit unterschiedlichen Einkommenssituationen und unterschiedlichen Familiengrößen charakteristisch ist.

Eine Verdrängung aus einem Gebiet, auf das im vorhandenen Zustand ein großer Teil der Bevölkerung angewiesen ist und das für die Bedürfnisse und Belange der dort Wohnenden gerade in besonderer Weise geeignet ist, könnte in den genannten Fällen eine einseitige Bevölkerungsstruktur einkommensstärkerer, meist kinderarmer Haushalte begünstigen und die Kommune vor die Aufgabe stellen, in anderen Bereichen des Stadtgebiets für den verdrängten Bevölkerungsanteil neuen preiswerten Ersatzwohnraum zu schaffen.

Im Geltungsbereich einer Milieuschutzsatzung sind der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen ungeachtet dessen, ob diese Maßnahmen baugenehmigungspflichtig sind, genehmigungspflichtig. Die Genehmigung ist immer dann zu versagen, wenn die Maßnahme begründeten Anlass zu der Sorge gibt, dass die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung nachteilig verändert wird. Maßstab für den Verdacht einer Verdrängungsgefahr kann die Festsetzung einer sogenannten gebietsspezifischen Höchstmiete sein.

### 9.3.2 Empfehlung

Für West kann von einem funktionierenden Wohnungsmarkt mit einem ausgewogenen Verhältnis von Angebot und Nachfrage ausgegangen werden, so dass spekulative Mietpreisentwicklungen auf dem Wohnungsmarkt ohnehin nicht durchsetzungsfähig sind. Eine Verdrängung der alteingesessenen Bevölkerung in Folge der Sanierungsmaßnahmen ist somit nicht zu erwarten.

### 9.4 Vorkaufsrechtssatzung

Gemäß § 24 BauGB steht einer Gemeinde in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet ein Allgemeines Vorkaufsrecht zu. Mit Aufhebung der Sanierungssatzung erlischt für einen Teil der denkbaren Fälle die Möglichkeit, vom Allgemeinen Vorkaufsrecht Gebrauch zu machen. Nur in Gebieten, die vorwiegend mit Wohngebäuden bebaut sind, bleibt das allgemeine Vorkaufsrecht für unbebaute Grundstücke bestehen.

Gemäß § 25 BauGB kann eine Gemeinde durch Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung im Geltungsbereich eines Bebauungsplans ihr Vorkaufsrecht an unbebauten Grundstücken auch auf Gebiete, die nicht vorwiegend mit Wohngebäuden bebaut sind, ausdehnen. Für das hier untersuchte Teilgebiet vom Sanierungsgebiet West ist diese Variante daher interessant.

Die Möglichkeit, ein besonderes Vorkaufsrecht auch für bebaute Grundstücke zu begründen, besteht durch § 25 Absatz 1, 2. BauGB. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass die Gemeinde für das Gebiet städtebauliche Maßnahmen in Betracht ziehen muss. Mit Aufhebung der Sanierungssatzung ist die städtebauliche Maßnahme jedoch gerade beendet; die Voraussetzung zum Erlass einer besonderen Vorkaufsrechtssatzung auch für bebaute Grundstücke liegt damit nicht vor.

## 10. Literatur

Baugesetzbuch (BauGB), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414ff), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316).

Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts „Soziale Stadt“ Ludwigshafen-West, Isoplan Consult und FIRU, 2007

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz, Band 08: Stadt Ludwigshafen am Rhein, Düsseldorf, 1980

Stadt Ludwigshafen am Rhein, Sanierung West, Vorbereitende Untersuchungen Rahmenplanung, Rittmannsperger und Partner GmbH, von 1998/1999 zum Rahmenplan 2000

Stadt Ludwigshafen am Rhein, Flächennutzungsplan, März 1999

Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein, Stadtentwicklungskonzept 2010, Entwurf vom Januar 1999

Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein, Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Dezember 2004

Stadt Ludwigshafen am Rhein, Gesamtverkehrsplan 2020, Verkehrsentwicklung 2020, Oktober 2005