

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2010

Entwurf vom Januar 1999

Ergebnisse im Rahmen der lokalen Agenda 21
können zu Änderungen dieses Textes führen.

Inhalt

| | | |
|----|--|---------|
| 1. | Einleitung | Seite 2 |
| | 1.1 Ausgangslage und Anlaß der Planung | 2 |
| | 1.2 Rolle des Stadtentwicklungskonzepts | 3 |
| 2. | Rahmenbedingungen und übergreifende Leitlinien | 5 |
| | 2.1 Die Rolle Ludwigshafens im regionalen Gefüge | 5 |
| | 2.2 Die demografischen Randbedingungen | 6 |
| | 2.3 Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung | 6 |
| 3. | Nachhaltige Stadtentwicklungsplanung als zentrale Aufgabe | 8 |
| | 3.1 Das Prinzip der Agenda 21 | 8 |
| | 3.2 Agenda 21 in der Kommune | 8 |
| | 3.3 Lokale Agenda 21 in Ludwigshafen | 9 |
| 4. | Stadtentwicklung und Stadtmarketing | 11 |
| | 4.1 Inhaltliche Organisation des Stadtmarketing-Prozesses | 12 |
| | 4.2 Organisationsstruktur Marketing-Verein Ludwigshafen e.V. | 12 |
| 5. | Bausteine des Stadtentwicklungskonzepts | 14 |
| | 5.1 Baustein Räumliches Ordnungskonzept | 15 |
| | 5.2 Baustein Umwelt und Ökologie | 19 |
| | 5.3 Baustein Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung | 21 |
| | 5.4 Baustein Wohnen | 25 |
| | 5.5 Baustein Soziale Stabilität | 28 |
| | 5.6 Baustein Verkehr | 32 |
| | 5.7 Baustein City und Handel | 35 |
| | 5.8 Baustein Bildung | 37 |
| | 5.9 Baustein Kultur und Freizeit | 39 |
| | 5.10 Baustein Technische Infrastruktur | 42 |
| | 5.11 Baustein Kommunikation und Image | 43 |
| | 5.12 Baustein Ludwigshafen an den Rhein | 45 |
| | 5.13 Baustein Die Stadtteile | 46 |
| 6. | Stadtentwicklungsplan 2010 | 47 |
| 7. | Umsetzungsinstrumente | 49 |
| | 7.1 Flächennutzungsplan | 49 |
| | 7.2 Bodenvorratspolitik | 49 |
| | 7.2 Stadtteilrahmenpläne | 49 |
| | 7.3 Bebauungspläne | 49 |
| | 7.4 Stadtmarketing | 49 |
| | 7.5 Sonstige kommunale Planungen | 49 |
| 8. | Fortschreibung und Controlling | 51 |

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Anlaß der Planung

Die Stadt Ludwigshafen hat in der Vergangenheit eine kontinuierliche Stadtentwicklungsplanung betrieben. Sichtbarer Ausdruck hiervon war der Beschluß des Stadtrates zum "Langfristigen Stadtentwicklungskonzept" vom 13.12.1976, das Grundlage war für den Flächennutzungsplan von 1977.

In den letzten Jahren hat die Gesellschaft einen starken Wertewandel zu verzeichnen, der sich nicht auf Ludwigshafen beschränkt, aber Auswirkungen auf die Kommune in vielfältiger Form hat. Deutsche Einheit, die Öffnung nach Osteuropa, wirtschaftliche Konjunktur- und Strukturkrisen, EU-Binnenmarkt oder weltweite Armutswanderungen bleiben auch für den Rhein-Neckar-Raum nicht ohne Folgen. Ein durchgreifender Wandlungsprozeß der politischen, wirtschaftlichen, sozialen und finanziellen Rahmenbedingungen hat stattgefunden.

Damit einher ging auch ein Wandel der Faktoren, die für eine Stadtentwicklung ausschlaggebend sind. Tiefgreifend ist der Wertewandel der Bevölkerung, wie zum Beispiel die zunehmende Individualisierung - ein Indikator hierfür ist u.a. die Scheidungsrate von etwas über 50 % in der Stadt Ludwigshafen. Hieraus ergeben sich veränderte Ansprüche an die Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen, sowie veränderte Verhaltensmuster, insbesondere bei der Wahl des Wohnstandorts und bei den Einkaufs- und Freizeitgewohnheiten. Gestiegen sind auch die Ansprüche an die städtische Lebensqualität, sowohl in kultureller und städtebaulicher Hinsicht, als auch im Bezug auf eine intakte Umwelt. Ein weiteres Beispiel ist die Gleichstellungspolitik, die zur Querschnittsaufgabe der Kommunen geworden ist. Diese Entwicklungen, die sicher nicht nur auf die Stadt Ludwigshafen beschränkt sind, müssen aber von der Stadt bewältigt und soweit als möglich gestaltet werden.

Allerdings ist hier nicht nur die öffentliche Hand gefordert. Stadtentwicklung ist ein Prozeß, der alle Bürgerinnen und Bürger, Betriebe, Institutionen und sonstige Handlungsträger betrifft. In einer Zeit, wo die öffentliche Hand nicht mehr alles zu leisten vermag, wird engagiertes Bürgertum im positiven Sinn eine wichtigere Rolle bei diesem Gestaltungsprozeß spielen. Ein erster wichtiger Schritt war hier sicherlich der noch laufende Umbau der Verwaltung zu einem Dienstleistungsunternehmen, das kunden- und damit bürgerorientiert ausgerichtet ist. Auch nach außen wird es nun darum gehen, Stadtentwicklungsplanung als gemeinsamen Prozeß aufzufassen, der auf breiter Basis innerhalb der Stadt getragen wird. Hierzu ist die Einberufung und die Arbeit des Initiativkreises Stadtmarketing ein erstes, sichtbares Zeichen.

Bei diesem **Prozeß der Stadtentwicklungsplanung** sowie dem sich konsolidierenden **Stadtmarketingprozeß** ist auch zu beachten, daß viele Faktoren, die die Entwicklung in den Städten bestimmen, sich gleichzeitig der direkten Einflußnahme der Kommune entziehen. Bundes- und Landesgesetzgeber, die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung oder die Vielzahl von Interessengruppen mit unterschiedlichen Zielen setzen entsprechende Rahmenbedingungen. Daher müssen sich alle Verantwortlichen im Rahmen des Prozesses auch damit auseinandersetzen, ob Stadtentwicklung überhaupt gesteuert werden kann. Auch hier hat sich die Auffassung gegenüber den 70er Jahren deutlich gewandelt! Eine 100%ige Prognose, wie die Stadt in 10 oder 20 Jahren aussehen wird, ist sicherlich nicht machbar! Allerdings muß sich eine Stadt eigenständige Antworten auf die gesellschaftlichen Veränderungen geben vor dem Hintergrund einer Vision einer menschengerechten, sozialen und ökologischen Stadt. Die Antworten münden in der Schaffung von Rahmenbedingungen und in der Steuerung von Prozessen in der Stadt. Ein solches Steuerungsmodell ist Stadtentwicklungsplanung mit ihren verschiedenen Instrumenten wie Analysen, Konzepten, Kommunikation und Stadtmarketing.

1.2 Rolle des Stadtentwicklungskonzepts 2010

Aufgrund der Einsicht, daß sich die wesentlichen Rahmenbedingungen nachhaltig verändert haben und aufgrund eines gewandelten Verständnisses von Stadtentwicklungsplanung hat der Stadtrat im Jahre 1993 den Beschluß gefaßt, gemeinsam mit der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes auch das langfristige Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahre 1976 neu aufzustellen und dem neuen Flächennutzungsplan zugrunde zu legen. Im Jahre 1994 hat die Stadtverwaltung Leitlinien für den Stadtentwicklungsprozeß formuliert und im Bau- und Grundstücksausschuß eingebracht

(Informationen zur Stadtentwicklung 9/94: Stadtentwicklungsprogramm; Ausgangslage und Leitlinien zur Zukunftssicherung Ludwigshafens).

Das vorliegende Stadtentwicklungskonzept greift dieses Stadtentwicklungsprogramm vor allem bei den Leitlinien auf, ergänzt und konkretisiert es. Seit 1994 wurden eine Reihe von Fachplanungen und Untersuchungen durchgeführt und zu den wichtigen Teilbereichen Wohnen, Wirtschaft und Handel wesentliche Konzepte entwickelt, die allesamt Grundlage für das Stadtentwicklungskonzept darstellen. Vor allem sind zu nennen:

- Wirtschaftsentwicklungsprogramm mit Handlungskonzept Wirtschaft
- Einzelhandelskonzeption
- Wohnbaukonzeption 2010
- Verwaltungsreform (Projekt Ludwigshafen 2000)
- Integrierte Verkehrskonzeption LU 2000
- Entwicklungsplanung City
- Sozialplan (in Arbeit)
- Biotopverbundplanung
- Kindertagesstättenplanung
- Schulentwicklungsplanung etc.

Die damit zusammenhängenden Diskussionen, Entscheidungen und Erkenntnisse erlauben nunmehr differenziertere Aussagen als 1994. Hinzu kommen die Ergebnisse der Arbeitskreise im Stadtmarketingprozeß seit Mitte 1996, womit die Ideen vieler Handlungsträger in die Stadtentwicklung einfließen. Im Initiativkreis Stadtmarketing wurden im Februar 1998 Leitbilder für wichtige Handlungsbereiche der Stadtentwicklung gemeinsam formuliert und sind - soweit als möglich - in die folgenden Bausteine eingeflossen. Das Stadtentwicklungskonzept 2010 schreibt somit das 94er Stadtentwicklungsprogramm fort und konkretisiert es vor allem in den Maßnahmenbereichen. Alle wesentliche Aussagen des Programms sind im vorliegenden Konzept enthalten.

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) stellt den inhaltlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung der Stadt Ludwigshafen dar. Die wesentliche räumliche Umsetzung erfolgt im Flächennutzungsplan. Insofern handelt es sich um eine informelle Planungsstufe, die im Baugesetzbuch zwar nicht festgeschrieben ist, bundesweit in verschiedenen Ausprägungen von Städten aber als selbstbindendes, übergreifendes Planungsinstrument benutzt wird und die vorliegenden Fachkonzepte und -planungen im Sinne einer integrierten Gesamtplanung zusammenfaßt. Hier wird zum einen die grundsätzliche Zielrichtung der Stadt für die zukünftige Stadtentwicklung deutlich, zum anderen wird hiermit auch eine Brücke geschlagen zur Regional- und Landesplanung.

Einerseits stellt das Stadtentwicklungskonzept die Grundlage des FNP dar, aber andererseits gehen einige Inhalte auch darüber hinaus. Dies wird vor allem dadurch deutlich, daß das Stadtentwicklungskonzept als wichtige Säule einer Ludwigshafener "Agenda 21" zu sehen ist und damit Teil eines umfassenden **Planungsprozesses**.

Zu seiner Verwirklichung ist das Stadtentwicklungskonzept selbstverständlich an die notwendigen finanziellen Voraussetzungen gebunden. Die derzeitige Entwicklung der Steuereinnahmenseite läßt indessen - trotz der Pflicht zum Ausgleich des bestehenden Haushaltsdefizits - einen gewissen Optimismus für eine zeitnahe Umsetzung zu.

2. Rahmenbedingungen und übergreifende Leitlinien

Wie bereits bei der Ausgangslage geschildert, sind die richtigen Weichen für die künftige Stadtentwicklung also unter erschwerten Bedingungen zu stellen:

- Die Wirtschaftskraft ist trotz steigender Umsätze bei der Industrie geschwächt (nachhaltiger Arbeitsplatzabbau, geringe Kaufkraftbindung, Abwanderung einkommensstarker Bevölkerungsschichten etc.),
- die finanziellen Handlungsspielräume der Kommunen verringern sich insgesamt (steigende Soziallasten etc.),
- Umwelt- und Nutzungskonflikte bei der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung nehmen zu (geringe Flächenreserven, Altlasten, Versickerung, Klima etc.),
- die soziale Stabilität ist gefährdet (Abnahme der Erwerbstätigen, Wegzug junger Familien, Zunahme von Arbeitslosen, Ausländern, Alleinerziehenden etc.),
- stärkere Profilierung nach innen und nach außen (Identifikation und Image) ist gerade für die Stadt Ludwigshafen gefordert,
- die Verwaltung wird trotz der Forderung nach Kostenreduktion zunehmend an ihrer Dienstleistungsqualität gemessen.

Neben diesen genannten Faktoren müssen noch zwei weitere, wichtige Rahmenbedingungen für die weitere Stadtentwicklung genannt werden:

2.1 Die Rolle Ludwigshafens im regionalen Gefüge:

Die Stadt Ludwigshafen hat von der Landesplanung (Landesentwicklungsprogramm III, 1995) und von der Regionalplanung (Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz von 1989) die Aufgabe des Oberzentrums der Region Rheinpfalz zugewiesen bekommen. Auch wenn diese oberzentrale Funktion in Teilbereichen gemeinsam mit dem benachbarten Oberzentrum Mannheim wahrgenommen werden soll (Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz), so gibt es gerade hier bedeutende Defizite, für deren Abbau im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung Lösungen vorgeschlagen werden. Zu nennen ist hier exemplarisch die vom Stadtrat einstimmig beschlossene Einzelhandelskonzeption zur Rückgewinnung verlorener Kaufkraft. Aber für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung ergeben sich ebenfalls Konsequenzen. Auch hier wurden bereits im Vorfeld das Handlungskonzept Wirtschaft und die Wohnbaukonzeption 2010 vom Stadtrat verabschiedet. Beide Konzepte fließen in das Stadtentwicklungskonzept ein.

In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung, daß der "Regionale Raumordnungsplan Rheinpfalz" von 1989 derzeit fortgeschrieben wird. Da es sich im Verhältnis kommunaler Planung und Regionalplanung um ein sogenanntes "Gegenstromprinzip" handelt, sollen sowohl neuere Ansätze der Regionalplanung in die Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung einbezogen, aber auch umgekehrt Planungsansätze der Stadt in die Regionalplanung übernommen werden. Ein wichtiges Beispiel ist hier die Neudefinition der regionalen Grünzüge: Mit den Vorschlägen zur Neuausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen ergeben sich Überschneidungen mit den alten Ausweisungen der regionalen Grünzüge. Bei der Neuaufstellung des Stadtentwicklungskonzept und des Flächennutzungsplanes der Stadt Ludwigshafen wird auch die Lage und die Ausdehnung der einzelnen, die Stadt betreffenden regionalen Grünzüge überprüft.

2.2 Die demografischen Randbedingungen in Stadt und Region:

Wie eingangs erwähnt, ist eine 100%ige Prognose der Entwicklung für die nächsten 15 Jahre nicht möglich! Allerdings ist es wichtig, Rahmen und Entwicklungskorridore aufzuzeigen, wie dies exemplarisch an der Wohnbaukonzeption 2010 nachvollzogen werden kann.

Wichtig ist die Klärung, in welcher Größenordnung sich die zukünftige Bevölkerung der Stadt Ludwigshafen bewegen wird. Derzeit hat die Stadt Ludwigshafen rund 170.000 Einwohner (Stand Ende 1997) mit einem Ausländeranteil von knapp 20 %. Nach der Prognose des statistischen Landesamtes und der Sparte Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung ist damit zu rechnen, daß die Stadt Ludwigshafen bis zum Jahre 2000 etwa die gleiche Einwohnerzahl behalten wird wie bisher. Danach wird mit einer sinkenden Bevölkerungszahl zu rechnen sein, die im Jahre 2005 bei

etwa 167.000 Einwohnern liegen kann und danach noch weiter leicht abnehmen wird. Für das Zieljahr 2010 kann in etwa von 165.000 Einwohnern ausgegangen werden.

Die Höhe des Ausländeranteils ist hauptsächlich bedingt durch die konkrete wirtschaftliche Struktur der Stadt; da nicht davon auszugehen ist, daß die industrielle Basis einen deutlich geringeren Stellenwert als heute bekommen wird, wird sich an diesem Anteil auch nichts grundlegendes ändern. Geringe Schwankungen nach oben oder auch nach unten sind jedoch denkbar.

Auch bezüglich der Altersstruktur sind die Prognosen mit großen Unsicherheiten behaftet, vor allem, wenn sie über einen Zeitraum von 10 Jahren hinausgehen. Abzusehen ist - wie in allen westlichen Industrieländern - daß sich die Alterspyramide zugunsten der älteren Bevölkerung verschieben wird. Während sich der Anteil der Kleinkinder (0-3 Jährige) bis zum Jahre 2010 voraussichtlich um ca. 20% verringern wird, wird der Anteil der über 65 Jährigen zwar bis zum Jahr 2005 voraussichtlich in etwa stabil bleiben, danach jedoch deutlich ansteigen. Die Entwicklung der Bevölkerungs- und Altersstruktur wird laufend beobachtet. Die Infrastruktur- und Fachplanungen, die auf die Veränderung der Altersstruktur reagieren müssen (Kindertagesstättenplanung, Schulraum-bedarfsplanung, Sozialplanung etc.), müssen in kürzeren Zeiten fortgeschrieben werden und bauen daher auf den aktuellen Angaben der statistischen Jahresberichte auf. Daher soll im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes auf detailliertere Prognosen verzichtet werden, gerade weil sie - wie oben dargelegt - als Planungsgrundlage zu unsicher wären.

2.3 Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung:

Ein Großteil der Faktoren, die die Entwicklung der städtischen Bevölkerung bestimmt, kann von der Stadt nicht beeinflußt werden. Manche Maßnahmen der Stadt können sich allerdings positiv auf die Entwicklung der Einwohnerzahl und -struktur auswirken, nämlich

- die Verbreiterung der wirtschaftlichen Basis, z.B. durch Existenzgründungen und damit die Schaffung zukunftsfähiger Arbeitsplätze,
- die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Bildung und die Ausbildung, z.B. durch Ausbau der Fachhochschule Ludwigshafen oder gar durch Gründung einer Universität,
- die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in der Stadt durch vorsorgenden Umweltschutz, Stadterneuerung, Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung etc.,
- die Ausweisung attraktiver Wohngebiete für breite Bevölkerungsschichten, junge Familien und auch für Besserverdienende, um die soziale Struktur zu stabilisieren,
- die Verbesserung der Attraktivität der Stadt insgesamt, die Verbesserung der Einkaufsbedingungen, die Erhöhung der City-Attraktivität (Stichworte: Rheinufer Süd, AnschLUss 2000, Stadtmarketing),
- die Verbesserung der Kenntnis von den positiven Faktoren der Stadt nach außen (Öffentlichkeitsarbeit), die Stärkung des Selbstbewußtseins der Ludwigshafener Bürgerinnen und Bürger und die Verbesserung des Images nach innen und außen.

Diese Liste ließe sich weiter fortsetzen. Es wird damit deutlich, daß die Stadt durch gezielte Stadtentwicklungspolitik durchaus Einfluß auf die Bevölkerungszahl und die Bevölkerungsstruktur nehmen kann, wenn auch nur in begrenztem Ausmaße.

Folgende weitere Leitlinien sollen Grundlage für die weitere Stadtentwicklungsplanung im Sinne einer integrierten Gesamtplanung sein:

- Die Bevölkerungszahl soll in einer Größenordnung von 165.000 bis 170.000 Einwohner bis zum Jahre 2010 stabilisiert werden.
- Eine ausgewogene Sozialstruktur und soziale Stabilität soll gewährleistet werden.
- Der Industriestandort ist weiter zu stärken; die Sektoren Forschung und Entwicklung sowie der übrige Dienstleistungsbereich sind gezielt zu fördern und eine Öffnung gegenüber neuen Technologien ist zu forcieren.
- Die Siedlungsentwicklung ist konsequent an den Siedlungsachsen und den Stadtteilzentren auszurichten und der Verkehr ist umwelt- und stadtverträglich zu gestalten.
- Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen; dabei kommt der Innenentwicklung eine besondere Rolle zu.
- Ökologische Ausgleichsflächen sind zu sichern, die Versiegelung zu minimieren und die Umweltbelastung weiter zu reduzieren.

- Die Stadtentwicklung soll sich nach den Grundsätzen richten, die der Deutsche Städtetag für eine lokale Agenda 21 aufgestellt hat (s. Pkt. 3).
- Die regionale Position ist zu stärken und die Identifikation mit der Stadt muß weiter verbessert werden (Stichwort: Stadtmarketing).
- Die Dienstleistung der Verwaltung ist weiter zu qualifizieren (Verwaltungsreform Ludwigshafen 2000).

3. Nachhaltige Stadtentwicklungsplanung als zentrale Aufgabe

3.1 Das Prinzip der Agenda 21:

Eine zukunftsfähige Stadtentwicklung bedeutet Stabilität durch Wandel. Gewinnung von Zukunftsfähigkeit braucht daher eine kontinuierliche Steuerung des Entwicklungsprozesses der Kommune, nicht additiv aneinandergereihte ad-hoc-Entscheidungen. Diese kontinuierliche Steuerung deckt sich mit der Forderung nach einer nachhaltigen und zukunftsbeständigen Stadtentwicklung. Diese Forderung steht im Zusammenhang mit der sogenannten "Agenda 21".

Auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro wurde von über 170 Staaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, ein Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert, die Agenda 21, verabschiedet. Das Aktionsprogramm umfaßt mit seinen 40 Kapiteln alle wesentlichen Politikbereiche einer umweltverträglichen, nachhaltigen Entwicklung und ist Ausdruck eines globalen Konsenses. Sie ist der Versuch, zwischen dem Schutz der Umwelt einerseits und der Befriedigung der Grundbedürfnisse der Menschen andererseits einen Ausgleich zu finden. Dabei steht im Vordergrund, daß durch heutige Entwicklungen die Bedürfnisse kommender Generationen nicht gefährdet werden dürfen.

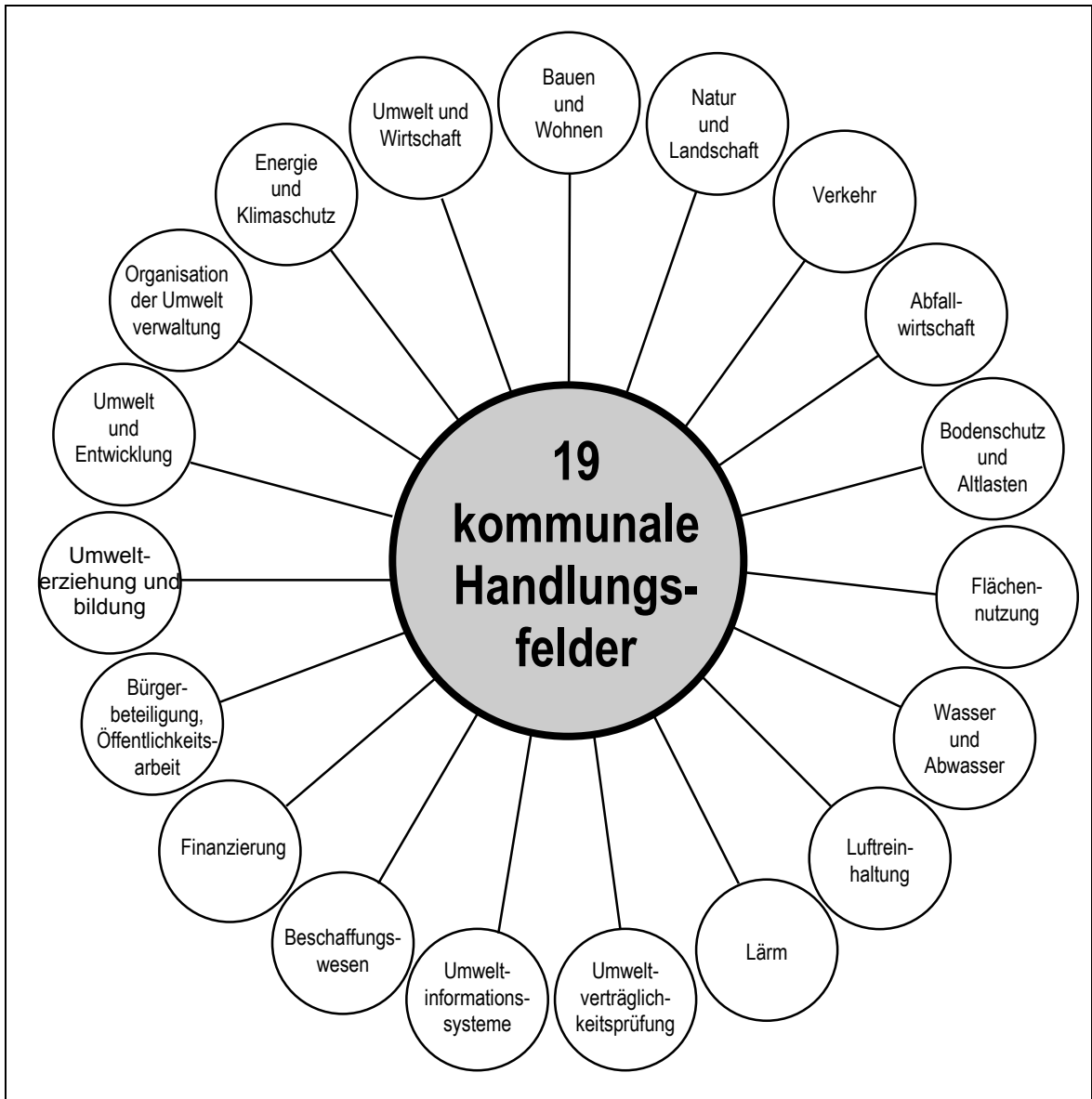
Nachhaltige Entwicklung steht dabei auf **drei Säulen**:

- **Ökonomie**
- **Ökologie und**
- **Soziales.**

Das Ziel ist, Umweltaspekte mit allen Bereichen von Gesellschaft, Politik und Wirtschaft zu verzahnen, um eine Sicherung der Zukunft auf kommunaler, nationaler und globaler Ebene zu erreichen. Handlungsleitende Grundregeln sind Ressourcenschonung, Tragfähigkeit, Vorsorgeprinzip und Beteiligung der Bevölkerung. Die internationale Vereinbarung soll in nationale Aktionspläne umgesetzt werden. Angesprochen sind alle nichtstaatlichen Organisationen, gesellschaftliche Gruppen wie Gewerkschaften, Privatwirtschaft, Wissenschaft, Kirchen und jeder Einzelne.

3.2 Agenda 21 in der Kommune:

Die kommunalen Gebietskörperschaften werden im Kapitel 28 der Agenda 21 aufgefordert, einen eigenständigen Beitrag zur Unterstützung und Umsetzung dieses Aktionsprogrammes zu leisten. Es heißt darin unter anderem: "Jede Kommunalverwaltung soll in einen Dialog mit ihren Bürgern, örtlichen Organisationen und der Privatwirtschaft eintreten und eine kommunale Agenda 21 beschließen." Eine **lokale Agenda 21** gibt es also nicht generell, jede Kommune muß aufgrund ihrer spezifischen Gegebenheiten vor Ort selbst entscheiden, ob und wie sie eine lokale Agenda 21 formulieren kann und will. Der **Deutsche Städtetag** hat jedoch 1995 Materialien für eine lokale Agenda 21 veröffentlicht. In dieser Orientierungshilfe sind folgende 19 kommunale Handlungsfelder aufgezeigt:



Quelle: Deut. Städtetag (Hg.): Materialien für eine Lokale Agenda 21, Reihe E, H.24, 1995

3.3 Lokale Agenda 21 in Ludwigshafen:

Zwei umfangreiche Prozesse (Stadtmarketing, Stadtentwicklungskonzept/ Flächennutzungsplan) mit einer Beteiligung kommunaler Handlungsträger und der Beteiligung der Bevölkerung laufen in Ludwigshafen seit Mitte der 90er Jahre. Betrachtet man die Empfehlungen des deutschen Städtetags zur Umsetzung der Ansprüche der Agenda 21 in den Städten, so werden die Anforderungen durch o.g. Prozesse weitgehend erfüllt.

Insofern ist das vorliegende Stadtentwicklungskonzept als entscheidender Beitrag zur Zielformulierung der lokalen Agenda 21 zu sehen. „Lokale Agenda 21“ bedeutet nicht nur neue Inhalte - die oben genannten 19 Handlungsfelder vom Deutschen Städtetag werden durch kommunales Handeln bisher ja auch schon abgedeckt - sondern vielmehr eine bestimmte neue Philosophie, eine in Netzwerken denkende integrierte Herangehensweise. Hier besteht eine große Übereinstimmung mit der Methodik des Stadtmarketing. Daher sind alle diese, an Prozessen orientierten Elemente Stadtentwicklungsplanung, Stadtmarketing und Lokale Agenda 21 nicht voneinander zu trennen. Diese drei Elemente geben vielen in Ludwigshafen schon laufenden Projekten die verbindende Klammer.

In den 3 o.g. Säulen sind beispielhaft zu nennen:

- im **Bereich Ökonomie** der Ökologische Dienstleistungspark Oggersheim und das Handlungskonzept Wirtschaft mit der Betonung des Flächenrecycling,
- im **Bereich Soziales** das Modellprojekt Stadtteil West, die Sanierung des Brunckviertels und Gemeinnützige Beschäftigungsgesellschaft GeBeGe,
- im **Bereich Ökologie** der "Energietisch" (Nutzung erneuerbarer Energien) und der "Runde Tisch" mit den Umweltverbänden.

4. Stadtentwicklung und Stadtmarketing

Die Vielzahl von Akteuren, die alle zusammen Stadtentwicklung beeinflussen, macht es notwendig, diese Akteure in die Konzeptionsphase und in die Umsetzung einzubinden. Es ist erforderlich, daß neben der Politik und den legitimierten Entscheidungsträgern im Stadtrat auch die wichtigen kommunalen Handlungsträger aus den unterschiedlichen gesellschaftlichen Funktionsbereichen ihre Ideen und Interessen einbringen und im Sinne von Kooperation und Konsensfindung abstimmen.

Die Stadtverwaltung hatte deshalb in einem ersten Schritt ihren Anspruch und ihre Leitlinien an ein erfolgreiches Stadtmarketing formuliert (*Stadtmarketing Ludwigshafen K1/95*). In einem zweiten Schritt bereiteten 2 Arbeitskreise (Wirtschaft und City) unter Einbeziehung wichtiger Handlungsträger einen umfassenden Prozeß vor, wobei 1996 der Initiativkreis Stadtmarketing als übergeordnetes Lenkungsinstrument gegründet wurde. In 4 Arbeitskreisen (1. Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung; 2. City und Handel; 3. Kultur und Freizeit; 4. Wohnen und Soziales) wurden zunächst mit einer Betrachtung der Stärken und Schwächen und einer Positionierung der Stadt wichtige Grundlagen für Maßnahmenbereiche der Zukunft gelegt. Im Jahr 1997 wurden Maßnahmen konkretisiert; parallel dazu begann auch die praktische Umsetzung.

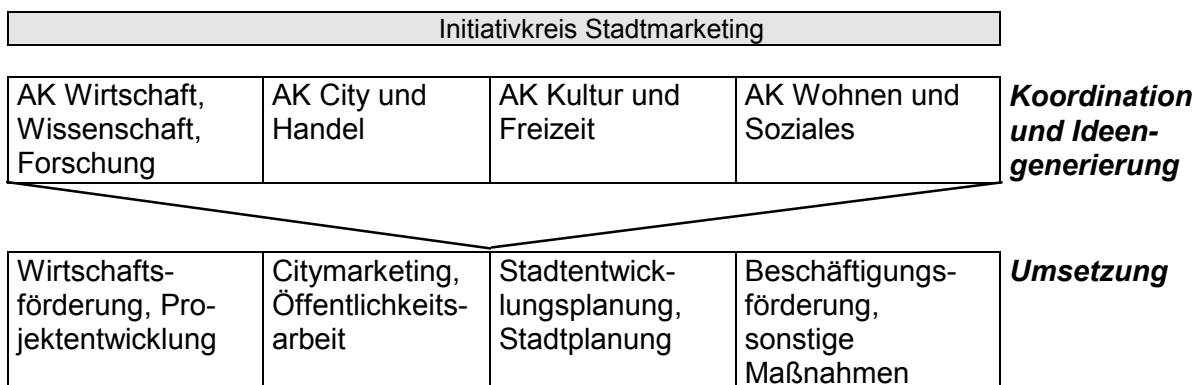
Wichtig war die Einigung auf folgende Definition von Stadtmarketing:

- Stadtmarketing ist ein offener Prozeß und Teil einer ganzheitlichen Stadtentwicklung, es ist nicht nur der Entwurf einer Werbekampagne mit bunten Plakaten und flotten Sprüchen. Letzteres ist gerade für Ludwigshafen zwar aufgrund der wichtigen Außenwirkung von entscheidender Bedeutung, stellt jedoch nur einen Teil des Stadtmarketings dar.
- Stadtmarketing ist nicht nur operativ, d.h. projektbezogen angelegt, sondern trägt auch strategische Züge, hat etwas mit Zielsetzung, Kommunikation und Koordination zu tun.
- Stadtmarketing hat Schwerpunkte, die thematisch oder zeitlich unterschiedlich gesetzt sein können; zu nennen wäre hier das Citymarketing, das auch für Ludwigshafen eine hohe Bedeutung hat, aber auch nur ein Teil des Ganzen darstellt.

Stadtmarketing muß sich daher zunächst mit Inhalten auseinandersetzen, muß dauerhafte Strukturen des Austauschs untereinander schaffen. Insofern steht im Mittelpunkt die Bildung von Netzwerken, aus denen sich heraus Projekte entwickeln und umsetzen lassen.

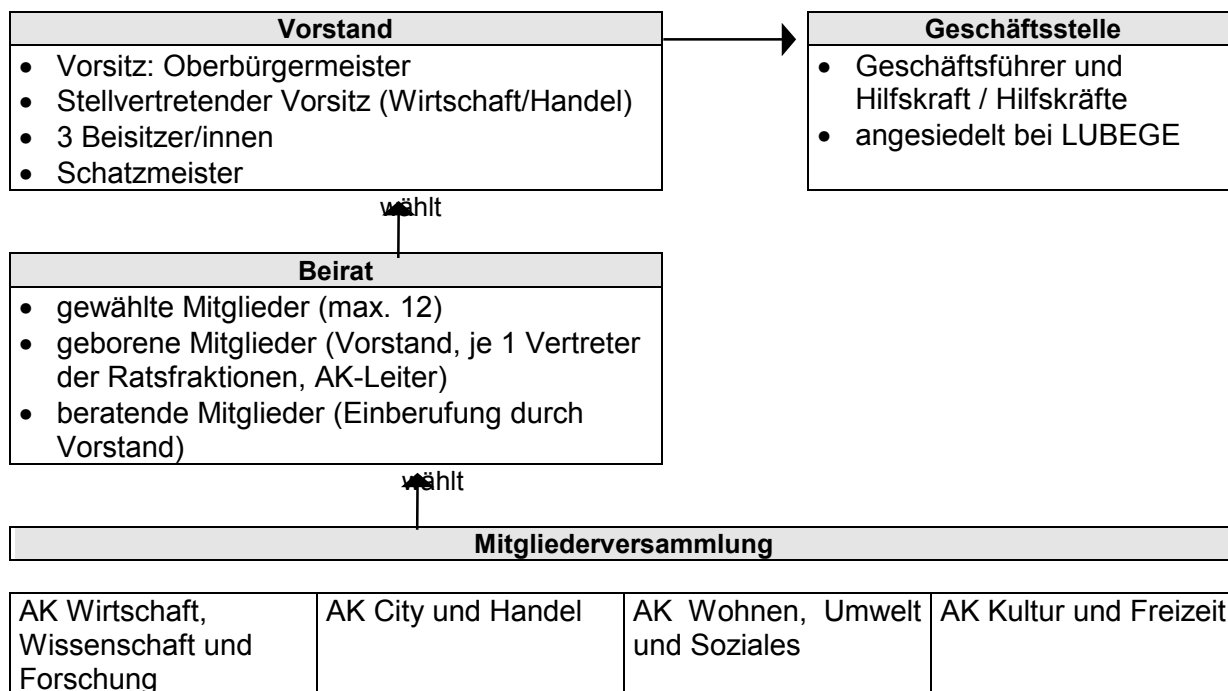
Vor allem für Koordination und Ideengenerierung zeichneten Initiativkreis und 4 Arbeitskreise verantwortlich; die Umsetzung erfolgte folgerichtig durch die entsprechenden Stellen der Verwaltung oder bei den betroffenen Akteuren.

4.1 Inhaltliche Organisation des Stadtmarketing-Prozesses:



Stadtmarketing soll sich als dauerhafter Prozeß in Ludwigshafen etablieren. Als Organisationsform wurde der Verein gewählt, wobei die Mitgliederversammlung die Rolle des Initiativkreises übernimmt.

4.2 Organisationsstruktur Marketing-Verein Ludwigshafen e.V.



Die Organisationsformen können in den nächsten Jahren entsprechend den jeweiligen Anforderungen modifiziert werden, das System des Gesprächs und der Zusammenarbeit über Interessenssphären hinweg muß bestehen bleiben. Stadtmarketing wird zu einem wichtigen Instrument der nachhaltigen Stadtentwicklung. Stadtmarketing ist damit in Ludwigshafen weit mehr als das bloße "Verkaufen" der Stadt nach außen, es ist vielmehr eine Chance, den in Ludwigshafen nur gering ausgebildeten Gemeinschaftssinn zu stärken. Im Stadtmarketingsprozeß wird auch deutlich, daß es nicht allein Aufgabe von Politik und Verwaltung ist, die Ziele der Stadtentwicklung umzusetzen. In diesem Sinn sind zentrale Aussagen der Arbeitskreisarbeit in dieses Stadtentwicklungskonzept eingeflossen.

Wichtig ist dabei neben der Beteiligung der wichtigen Handlungsträger und Interessengruppen die Einbeziehung der Bevölkerung auf möglichst breiter Basis. Neben bewährten Instrumenten wie Bürgerversammlungen, Stammtischen und Information über die verschiedenen Medien müssen ggf. auch neue Formen der Bürgerbeteiligung überlegt werden.

5. Bausteine des Stadtentwicklungskonzeptes

Das Stadtentwicklungskonzept setzt Leitlinien und Rahmenbedingungen für das komplexe System Stadt mit seinen verschiedenen Facetten und gegenseitigen Abhängigkeiten. Die einzelnen Elemente des Systems werden in den folgenden "Bausteinen" beschrieben. Dabei bestehen zwischen den Bausteinen erhebliche Zusammenhänge, das Stadtentwicklungskonzept ist als integrierter Planungsansatz zu verstehen.

Räumliche Grundlage und Klammer dieses Planungsansatzes zugleich ist das "räumliche Ordnungskonzept", das als erster Baustein dargestellt wird. Es bildet sozusagen das "Gerippe" für die verschiedenen Nutzungen im städtischen Raum.

In jedem Baustein wird die spezifische Ausgangslage beschrieben, Leitlinien werden formuliert und beispielhaft Maßnahmen zur Zielerreichung genannt. Im einzelnen handelt es sich um folgende Bausteine:

- Baustein 1: Räumliches Ordnungskonzept
- Baustein 2: Umwelt und Ökologie
- Baustein 3: Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung
- Baustein 4: Wohnen
- Baustein 5: Soziale Stabilität
- Baustein 6: Verkehr
- Baustein 7: City und Handel
- Baustein 8: Bildung
- Baustein 9: Kultur und Freizeit
- Baustein 10: Technische Infrastruktur
- Baustein 11: Kommunikation und Image
- Baustein 12: Ludwigshafen an den Rhein
- Baustein 13: Die Stadtteile

In den Bausteinen wird jeweils auf die vorliegende Fach- und Teilplanung verwiesen; dort kann im Detail eine Vertiefung erfolgen.

Die Leitlinien, die in den Bausteinen genannt werden, knüpfen an die übergreifenden Ziele an, die in Punkt 2 (Rahmenbedingungen und wichtige Leitlinien) formuliert sind. Sie wurden - soweit entsprechende Arbeitskreise bestehen - im Rahmen des Stadtmarketing-Prozesses auf breiter Basis diskutiert.

5.1 Baustein Räumliches Ordnungskonzept

5.1.1. Ausgangslage:

Der räumliche Ausdruck der Stadtentwicklung ist die bauliche Siedlungsentwicklung, also die Anordnung einerseits der Bereiche für Wohnen, Arbeiten und Verkehr und andererseits der Freiräume für Natur und Landschaft sowie Freizeit und Naherholung. Auf dieser räumlichen Ebene treten Zielkonkurrenzen und Flächennutzungskonflikte auf, die aus einer übergeordneten und integrierten Sicht bewältigt werden müssen. Daher ist es notwendig, ein Ordnungsgerüst der Siedlungsentwicklung aufzustellen, das Kriterien für die weitere bauliche Entwicklung und die Sicherung der Freiräume liefern kann.

5.1.2. Leitlinien:

Dieses Ordnungsgerüst wird in Ludwigshafen abgeleitet aus dem Zentren-Achsen-Modell (Karte S. 17). Nach diesem Modell soll sich die Siedlungsentwicklung einer Stadt entlang von Siedlungsachsen vollziehen, während die Bereiche zwischen den Achsen von einer Bebauung freigehalten werden. Die Siedlungsachsen werden gebildet durch das Verkehrserschließungssystem, also dem Hauptstraßennetz und den Hauptlinien des ÖPNV, insbesondere der Schiene. Auf den Achsen sollen in unmittelbarer Zuordnung zu den Haltepunkten des ÖPNV die Stadtteilzentren liegen. Die Wohnbauflächen sollen sich möglichst in fußläufiger Entfernung zu den Haltepunkten und Zentren gruppieren (Leitbild "Stadt der kurzen Wege"). Die Achsenstruktur garantiert die Vorteile einer günstigen Verkehrserschließung, eine Rentierlichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Erreichbarkeit und Auslastung zentraler Infrastruktureinrichtungen. Durch die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung entlang der Achsen sollen die Achsenzwischenräume als innerstädtische Grünzüge von Bebauung freigehalten und die Achsen selbst durch Unterbrechungen, sog. Siedlungszäsuren, gegliedert werden.

Beide Gliederungselemente, Siedlungsachsen und Achsenzwischenräume, sind verbunden mit der regionalen Siedlungsstruktur. Die Siedlungsachsen haben ihre Fortsetzung außerhalb der Stadtgrenzen und die innerstädtischen Grünzüge verlängern regionale Freiräume in die Stadt hinein.

Durch die Freihaltung der Achsenzwischenräume und der Siedlungszäsuren von Bebauung können Identifikationsräume (abgegrenzte Stadtteile und Landschaftsräume) entstehen und erhalten bleiben. Außerdem werden durch dieses Ordnungskonzept die Freiräume den Siedlungsbereichen kleinräumig zugeordnet, was sowohl aus ökologischen Gründen (Klima, Bodenschutz, Wasserhaushalt Biotopvernetzung) als auch aus Gründen der guten Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von Naherholungsgebieten wichtig ist.

Diese Gliederungselemente der Siedlungsstruktur ergeben sich einerseits aus der gegenwärtigen Situation in Ludwigshafen, andererseits sind sie Ausdruck der Zielvorstellungen für die zukünftigen Schwerpunkte der Siedlungs- und Freiraumentwicklung. So kommt durch die S-Bahn Rhein-Neckar ein weiteres achsenbildendes Element in Ludwigshafen hinzu, das Entwicklungsimpulse im Bereich der Haltepunkte auslösen wird.

5.1.3. Maßnahmen:

Die bestehenden **vier Siedlungsachsen** werden gesichert und ausgebaut:

- **Nördliche Achse**
Stadtteile Nord/Hemshof, Friesenheim, Oppau, Edigheim und Pfingstweide;
- **Westliche Achse**
Stadtteile West, Oggersheim und Ruchheim einschließlich Entwicklungsachse West;
Verkehrsachsen Industriestraße, Frankenthaler und Mannheimer Straße,
- **Südwestliche Achse**
Stadtteil West, Bruchwiesenstraße mit Technologiemeile, Stadtteile Gartenstadt und Maudach;
- **Südliche Achse**
Stadtteile Süd, Mundenheim und Rheingönheim;

Sie werden ergänzt durch Neben- bzw. Verbindungsachsen.

Zwischen den Siedlungsachsen (sog. "Achsenzwischenräume") erstrecken sich innerstädtische **Grünzüge**, die durch **Grünzäsuren** miteinander verbunden sind. Beide sind zu sichern und qualitativ auszubauen (siehe Karte Seite 18).

Karte räumliches Ordnungskonzept

Neue Karte Freiräume

5.2 Baustein Umwelt und Ökologie

5.2.1. Ausgangslage:

In einem relativ dicht besiedelten und industriell geprägten Ballungsraum wie Ludwigshafen am Rhein ist die Umwelt zwangsläufig erheblichen Belastungen ausgesetzt.

Zwar wurden in der Vergangenheit bereits spürbare Verbesserungen, insbesondere bei der Luftreinhaltung, dem Gewässerschutz, der Lärminderung und der Durchgrünung der Stadt erreicht, dennoch ist es zur nachhaltigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen erforderlich, Leitlinien zu einer ökologischen Stadtentwicklung im Sinne einer "lebenswerten Industriestadt im Grünen" zu konzipieren und Planungen und Maßnahmen in anderen Bereichen danach auszurichten. Als Fachplanung wurden hierzu in der jüngeren Vergangenheit die *Biotopkartierung und Biotopverbundkonzeption (K5/96)* und der *Landschaftsplan* zum Flächennutzungsplan erarbeitet

5.2.2. Leitlinien:

- Beachtung der ökologischen Grundlagen und des Landschaftspotentials bei der weiteren Siedlungsentwicklung
- Begrenzung der Umweltbelastungen in den neu auszuweisenden Wohn- und Gewerbegebieten
- Verbesserung der Umweltsituation in den bestehenden Frei- und Landschaftsräumen
- Verbesserung der Umweltsituation in den bereits bebauten Bereichen

5.2.3. Maßnahmen :

5.2.3.1. Naturschutz und Landschaftspflege

- Grundlage für Massnahmen sind der Landschaftsplan als Bestandteil des Flächennutzungsplans und die Biotopkartierung und -vernetzung
- Das Öko-Konto ist gerade in einem Verdichtungsraum als wichtiges Planungsinstrument für Ausgleichsflächen aufzubauen
- Renaturierung (Landschaftselemente wie Altrheinarme, Gräben, Kleine Blies), Schutz empfindlicher Naturräume und Durchgrünung der Baugebiete (Straßen-, Dach- und Fassadenbegrünung) gelten als wichtige Bausteine zur Umsetzung der Planungen

5.2.3.2. Ökologischer Städtebau und Bodenschutz

- Der Flächenverbrauch ist zu minimieren, besondere Bedeutung haben Baulückenschließungen und Flächenrecycling; Neuausweisungen erfolgen entsprechend dem räumlichen Ordnungskonzept
- Altlastensanierungen müssen anlaßbezogen und abgestimmt auf die Folgenutzungen umgesetzt werden.
- Der Abbau des Versiegelungsgrades innerhalb vorhandener Siedlungskörper ist Baustein der sog. Innenentwicklung.

5.2.3.3. Luftreinhaltung und positive Beeinflussung des Stadtklimas

- Die im Luftreinhalteplan für Ludwigshafen-Frankenthal festgelegten Minderungsziele und -maßnahmen bei den Emissionen und Immissionen luftfremder Schadstoffe werden durch eine ökologisch orientierte Stadtentwicklung und einen umweltorientierten Städtebau unterstützt.
- Luft- und Klimaverbesserung erfolgen durch die Umsetzung des räumlichen Ordnungskonzepts, z.B. Sicherung von Kaltluftentstehungsgebieten in den Achsenzwischenräumen; städtebauliche Verdichtung an den Haltepunkten der S-Bahn etc.
- Im Rahmen des Flächennutzungsplans Aufbereitung aller vorhandener Klimadaten, um ein Instrumentarium für die Bearbeitung zukünftiger Klimafragen im Stadtgebiet zu erhalten, Vertiefung dieser Informationen im Rahmen eines Forschungsprojekts mit der Universität Trier 1998.

- Ausbau der Fernwärmeversorgung, Vorrang des Energieträgers Erdgas bei Einzelheizanlagen und die sinnvolle Nutzung der Solarenergie sollen weitere Verbesserungen der stadtklimatischen Situation bringen.

5.2.3.4. Energieversorgung und Klimaschutz

- Die Verwendung erneuerbarer Energiequellen, Energieeinsparung und die Verminderung klimarelevanter Gase soll durch die Umsetzung der integrierten Verkehrskonzeption, ökologisches Bauen sowie Verhaltensänderung privater und öffentlicher Akteure (z.B. durch kommunalen Energietisch) erreicht werden.

5.2.3.5. Wasserversorgung und Grundwasserschutz

- Sicherung der Wasserversorgung durch Verhinderung von Grundwasser-beinträchtigungen, Entsiegelungen, kontrollierte Regenwasserversickerung und Renaturierungsmassnahmen ist anzustreben.

5.2.3.6. Lärmvorsorge und Lärmbekämpfung

- Lärmschutz in der Bauleitplanung (Zuordnung von Nutzungen, Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen) im Sinne vorbeugender Massnahmen hat Priorität, im Einzelfall müssen jedoch Lärminderungspläne und gezielte Lärmschutzprogramme eingesetzt werden.

5.3 Baustein Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung

5.3.1. Ausgangslage:

Die Bewältigung des allgemeinen wirtschaftlichen Strukturwandels bestimmt auch die kommunale Wirtschaftspolitik um die Jahrhundertwende. Auch in Ludwigshafen ist diese Entwicklung spürbar, sie drückt sich am bedrückendsten in der weiterhin sinkenden Zahl von Arbeits- und Ausbildungsplätzen aus.

Die Globalisierung des wirtschaftlichen Handelns nicht nur der Großunternehmen birgt Chancen und Risiken zugleich. Die Chancen, z.B. durch internationale Kontakte der Firmenstandorte müssen für die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Ludwigshafen genutzt werden. Auch aus diesem Grund hat der Stadtrat am 03.03.1997 das *Handlungskonzept Wirtschaft (K 1 / 97)* beschlossen, das die nachfolgenden Ausführungen ausführlicher darstellt.

5.3.2. Leitlinien:

Ludwigshafen bekennt sich zu seiner industriellen Basis, gleichzeitig wird aber die Notwendigkeit des wirtschaftlichen Wandels erkannt und darin eine Chance zur nachhaltigen Stadtentwicklung gesehen. Gerade für Existenzgründungen und den dauerhaften Transfer zwischen Forschung, Wirtschaft und Wissenschaft sind die Rahmenbedingungen dauerhaft zu sichern. Hinzukommt die Kompetenz in sozialen Dienstleistungen und der vielseitigen, langjährig gewachsenen und auf aktuelle Erfordernisse flexibel reagierenden Wahrnehmung von sozialen Aufgaben. Diesem Anspruch genügen folgende Leitlinien, wie sie schon im Wirtschaftsentwicklungsprogramm 1994 enthalten sind:

- Bestandspflege
- Erweiterung der wirtschaftlichen Basis
- Stärkung und Ausbau der zentralen Funktionen
- Verbesserung der kommunalen und regionalen Zusammenarbeit
- Stärkung der Marketingbemühungen

Als Kernkompetenzen des Standortes Ludwigshafen werden gesehen:

- Chemie
- Gesundheitswesen, Medizin und Pharmaherstellung
- Fachhochschulen (Wirtschaft/Sozialwesen) und TechnologieZentrum (TZL)
- Verkehrslogistik und Verkehrstechnik

5.3.3. Maßnahmen:

5.3.3.1. Bereitstellung geeigneter Flächen, die bezüglich ihrer spezifischen Eignung ausgewiesen sind für Ansiedlungen entsprechend der Leitlinien:

- Angebote für kleinräumige Betriebsverlagerungen
- Gebiete zur Ansiedlung großflächigen Einzelhandels
- Flächen zur Ansiedlung mittelständischer, technologieorientierter Betriebe
- Angebote für Bürodienstleister
- Ersatz- und Entwicklungsflächen für Verkehrslogistik
- Ansiedlungsmöglichkeiten für produzierende Betriebe
- Vorhalten von Flächen für Forschung und Lehre
- Medienstandort weiterentwickeln
- Bestandspflege der Landwirtschaft, Sicherung des Sonderkulturanbaus

5.3.3.2. Zielgerichtete Vermarktung von vorhandenen Flächen:

Die Flächenknappheit der Stadt Ludwigshafen und der genannte notwendige Strukturwandel erfordern strikte Auswahlkriterien bei Ansiedlungsvorhaben, Qualität (gemessen an Kriterien wie Art und Umfang der Arbeits- und Ausbildungsplätze, Gewerbesteueraufkommen, Verhältnis Grundstücksfläche zu Arbeitsplätzen,...) geht vor Quantität.

5.3.3.3. Eindeutige Positionierung innerhalb des Wirtschaftsraums Rhein-Neckar-Dreieck:

Die Stadt Ludwigshafen engagiert sich im Arbeitskreis Rhein-Neckar-Dreieck als dem geeigneten Instrument, die Rahmenbedingungen der Wirtschaftsförderung in der Region zu unterstützen und den Standort international zu vermarkten. Anlaßbezogen soll der Arbeitskreis als Zusammenschluß von Kommunen, Wirtschaftsunternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen spezielle Aufgaben übernehmen.

Als operatives Element des Arbeitskreises soll die Marketing GmbH auf eine solide Basis gestellt werden. In diesem Zusammenhang wird Ludwigshafen aber ein klares eigenes Profil herausstellen, z.B. als Standort für innovative Existenzgründungen, als Standort für die praktische Umsetzung von Ideen auch im produzierenden Sektor.

5.3.3.3.1 BioRegio:

Das Projekt "BioRegio" ist hierfür erstes Beispiel: Ludwigshafen bietet Existenzgründern aus dem wissenschaftlichen Umfeld und klein- und mittelständischen Unternehmen umfassende Beratung und Hilfen für die Betriebsentwicklung. Instrument hierzu ist die enge Kooperation mit dem TZL. Der Standort Heidelberg als Wissenschaftsstandort für die Biotechnologie ist dabei nicht Konkurrent, sondern Partner.

5.3.3.3.2 Gesundheitsnetz Rhein-Neckar:

Andere Akzente bestehen beim Projekt "Gesundheitsnetz Rhein-Neckar-Dreieck", das seinen Ursprung in Ludwigshafen hat. Der Trägerverein ist in Mannheim gegründet, die GmbH oder AG zur Umsetzung der Maßnahmen wird ihren Sitz in Ludwigshafen haben. Das Gesundheitsnetz ist Baustein für die weitere Profilierung des Medizinstandortes Ludwigshafen, der sich auch in einer eigenständigen medizinischen Fakultät darstellen soll.

5.3.3.3.3 Medienstandort:

Ludwigshafen war "Geburtsort" des Privatfernsehens, entsprechende Infrastruktur findet sich im Media Carreé. Auf dieser Basis wird sich Ludwigshafen in die Medienlandschaft des Rhein-Neckar-Dreiecks mit eigenen Akzenten einbringen.

5.3.3.3.4 Kongreßwesen:

Die in Ludwigshafen vorhandene Tagungsinfrastruktur muß modernisiert und ergänzt werden. Der Neubau eines Kongreßzentrums z.B. in der Entwicklungsachse West ist zu prüfen.

5.3.4. Förderung von Existenzgründungen:

Besonderes Augenmerk wird auf ein existenzgründerfreundliches Umfeld gelegt. Hierzu gehören der Ausbau des TZL und des Technologieparks an der Franz-Zang-Straße, die Bereitstellung von Kapital (z.B. über die Beteiligungsgesellschaft der Stadtparkasse) und der Aufbau eines Beratungs- und Unterstützungssystems auch für Gründer mit niedrigerer Qualifikation.

5.3.5. Eigenständige Vermarktung der vorhandenen Ressourcen:

Ludwigshafen bekennt sich zur regionalen Zusammenarbeit wie oben beschrieben. Aufgrund der bestehenden Gewerbesteuergesetzgebung, der Imagewirkung verschiedener Ansiedlungen, der Auswirkungen unterschiedlicher Ansiedlungen auf das lokale Umfeld (Lärm, Verkehr,...), der Arbeits- und Ausbildungsmarktsituation und ihren räumlich eng begrenzten sozialen Auswirkungen führt ein übergeordnetes Ansiedlungsmanagement aber nicht zum Ziel. Auch in Zukunft wird eine vernünftige Standortkonkurrenz im Rhein-Neckar-Dreieck unvermeidlich sein.

5.3.6. Landwirtschaft

Die Landwirtschaft spielt insbesondere durch den intensiven Sonderkulturanbau eine bedeutende Rolle in Ludwigshafen und hat durch die Möglichkeiten der Spezialisierung und industriellen Produktion eine wirtschaftliche Zukunft.

Gleichzeitig befindet sie sich jedoch im Spannungsfeld zwischen den notwendigen agrarstrukturellen Veränderungen, den Siedlungsansprüchen im Verdichtungsraum und den Anforderungen von Natur und Landschaftsschutz. Daher müssen auch Kompromisse eingegangen werden, v.a. hinsichtlich des Bauflächenbedarfs im Oberzentrum, der Ziele der Landespflege und der Straßenraumgestaltung in den alten Ortslagen. Die erforderliche Infrastruktur eröffnet auch Chancen, z.B. durch Kombination von Wirtschaftswege- und Radwegenetz.

5.3.7. Vorgesehene Flächen für die Wirtschaft (Vorschlag für den FNP):

| Flächentyp | vorgeschlagene Fläche |
|---|---|
| kleinräumige Verlagerungen, teilweise Neuansiedlungen | Maudach, südlich Umgehungsstr. Maudach, südlich Frigenstr. Oppau, westliches Gewerbegeb. Oggersheim, Wing.gew.(Rest) |
| großflächiger Einzelhandel, zentrenrelevant | Südpol / Walzmühle Westlich Rathaus-Center |
| großflächiger Einzelhandel, vorwiegend nicht zentrenrelevant | Westlich der B 9 Zwischen Von-Kieffer-Str. und K 7 |
| technologisch orientierte, mittelständische Betriebe | Franz-Zang-Straße |
| Bürodienstleister | Südpol / Walzmühle Rheinufer Süd: ehem. Halberger Hütte |
| Forschung und Lehre | Entwicklungssachse West Roßlache |
| Verkehrslogistik produzierendes Gewerbe | Industriepark Süd nördl. Brückweg-graben |

Die Fläche "Ruchheim nördlich der A 650 ist als Reservefläche zusammen mit der von der Stadt Frankenthal beabsichtigten Gewerbefläche im Anschluß auf Frankenthaler Gemarkung von regionaler Bedeutung.

5.4 Baustein Wohnen

5.4.1. Ausgangslage:

Ende 1997 standen einer Bevölkerung von rund 170.000 Einwohnern etwa 81.000 Wohnungen mit einer Wohnfläche von 6,06 Millionen Quadratmetern zur Verfügung. Das entsprach einer Wohnflächenversorgung von etwa 36 qm pro Kopf. Dieser Durchschnitt liegt z.T. deutlich unter dem Durchschnitt der linksrheinischen Nachbarstädte und Landkreise, aber auch der anderen Oberzentren in Rheinland-Pfalz. Die Wohnfläche pro Kopf hat sich in den letzten fünf Jahren, bei etwa gleichbleibender Einwohnerzahl in Ludwigshafen, um etwa 0,3 bis 0,5 Quadratmeter pro Kopf und Jahr erhöht.

Die Bauproduktion hat sich 1997 mit etwa 700 fertiggestellten Wohneinheiten wieder auf dem Durchschnitt eingependelt. Die Leerstände an Wohnraum, vor allem im Altbaubestand, sind in der ersten Hälfte der 90er Jahre ebenso gestiegen wie die Umzugshäufigkeit der Einwohner.

Einerseits ist die Wohnungsmarktlage gegen Ende des Jahrhunderts in Ludwigshafen ausgeglichen. Andererseits ist festzustellen, daß Teile der Bevölkerung in Ludwigshafen offenbar nicht die ihnen zusagenden Wohnformen finden. Insbesondere junge Familien mit Kindern, die die Wohnform des Einfamilienhauses vorziehen, finden diese im Umland leichter als in der Stadt. Dabei ist insbesondere zu beachten, daß durch die überproportionale Bereitstellung von Bauland im Umland (bezogen auf die Einwohnerzahl hat die übrige Vorderpfalz ein fünffach höheren Verbrauch an Wohnbauland als die Stadt Ludwigshafen) ein deutlicher Sogeffekt zu spüren war und ist. Im Gegenzug bevorzugen z.B. Alleinerziehende die Stadt wegen der für ihre Bedürfnisse guten Infrastruktur (Größe, Zuschnitt und Preis von Mietwohnungen im sozialen Wohnungsbau und Einrichtungen für Kinder und Jugendliche).

Von den seit 1991 in Ludwigshafen gebauten Wohnungen entfielen nur etwas mehr als ein Fünftel auf Ein- und Zweifamilienhäuser. Das ist bei weitem zu wenig, um alle Bauwilligen in der Stadt halten zu können. Auch hier war die Bauproduktion im Umland deutlich höher.

Nähere Informationen enthält die *Wohnbaukonzeption 2010 (K1/98)*, die der Stadtrat im Mai 1998 beschlossen hat.

5.4.2. Leitlinien:

5.4.2.1. Bereitstellung ausreichenden Wohnraums:

Wohnraum orientiert an den individuellen Wünschen, Bedürfnissen und Möglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten, gehört zum Leitbild einer sozial engagierten Stadt. Dies gilt sowohl für den öffentlich geförderten und den freien Mietwohnungsbau, als auch für eine breite Eigentumsbildung auch für einkommensschwächere Haushalte. Dabei kommt dem kosten- und flächengünstigen Eigenheimbau eine besondere Rolle zu. Im Wohnungsbau ist insbesondere auf die städtebauliche Qualität und ein geeignetes Wohnumfeld zu achten.

5.4.2.2. Erhöhung des Anteils von Ein- und Zweifamilienhäusern:

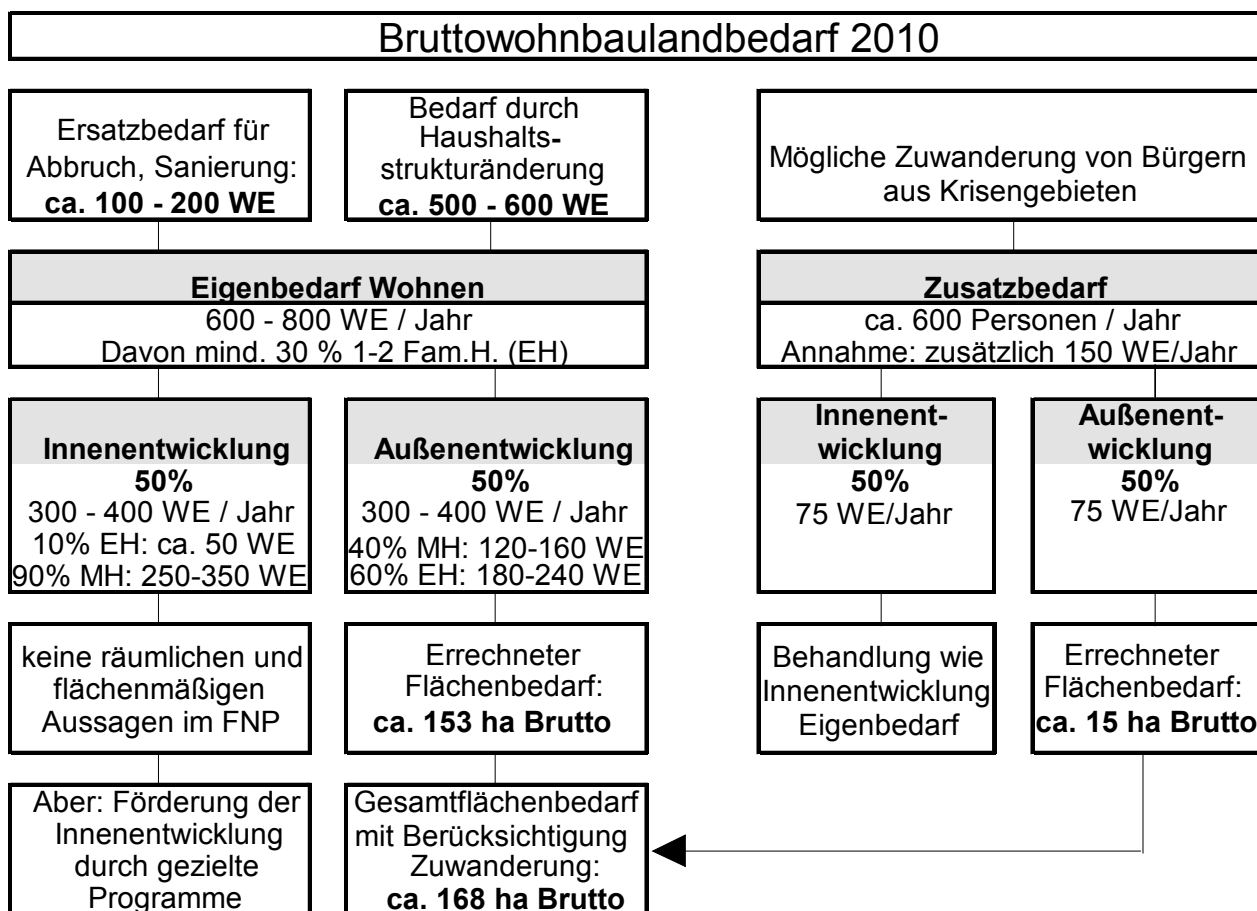
Insgesamt muß das Angebot so gestaltet werden, daß die Abwanderung junger Familien ins Umland abgeschwächt werden kann. Zur Stabilisierung der Sozialstruktur gehört es, auch qualitativ hochwertiges Bauland für Haushalte mit mittlerem und höherem Einkommen auszuweisen. Es ist Ziel, den Anteil von Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern am Gesamtbestand der Wohnungen auf mindestens 30% zu erhöhen und langfristig zu halten.

5.4.2.3. Innenentwicklung:

Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird der Innenentwicklung ein hoher Stellenwert eingeräumt. Dabei wird angestrebt, etwa die Hälfte des Wohnungsbedarfs - wie auch in den letzten Jahren - im bebauten Innenbereich zu decken.

Dabei soll auch das bauliche Erscheinungsbild der Stadt verbessert und mit historischer Bausubstanz verantwortungsbewußt umgegangen werden.

5.4.2.4 Baulandbedarf ¹:



Der Bedarf an Wohnungen ist nur für Gesamtstadt und nicht für einzelne Stadtteile errechnet worden. Die unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkte der Bedarfsdeckung resultieren daher nicht aus dem Bedarf einzelner Stadtteile sondern aus der planerischen Eignung der jeweiligen Flächen.

¹ In der Wohnbaukonzeption 2010 heißt es noch 50% Anteil von Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern in Neubaugebieten. Aufgrund der Ergebnisse des Expertenhearings vom 11. Januar 1999 ist diese Zielsetzung modifiziert worden.

5.4.3. Maßnahmen:

- In Neubaugebieten vorrangig Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern realisieren, der Anteil sollte in Neubaugebieten mindestens 60 % betragen
- Verstärktes Angebot von Wohneigentum in bisher stark auf Mieter orientierten Stadtvierteln
- Bedarfsgerechte Erschließung neuer Baugebiete mit unterschiedlichen Wohnformen. Nach den errechneten Szenarien existiert ein Bedarf von ca. 170 ha Neubauf Flächen bis 2010. Zur Abfederung von Unsicherheiten, zur zeitgleichen Vorhaltung verschiedener Angebote und zur Reaktion auf Marktveränderungen, sollten bis zum Jahr 2010 mindestens 200-210 ha Neubauf Flächen bereitgestellt werden. Das Angebot der aktuellen und der in Kürze zur Bebauung anstehenden Neubaugebiete (Ruchheim-Nordost, Melm/Notwende, Paracelsusstraße, Rheingönheim-Neubru ch und Östlich Eichenstraße) von ca. 110 ha Bruttowohnbauland ist dabei zu berücksichtigen.
- Forcierung der Innenentwicklung durch Nutzung von Baulücken, Nachverdichtung bestehender Bebauung zum Beispiel durch Aufstockung, Wiederbebauung ehemaliger Gewerbegrundstücke und ähnliche Möglichkeiten des Wohnungsbaus ohne zusätzlichen Grundstücksflächenverbrauch. Stadtteilweise entsprechende Programme zu entwickeln
- Marketingmaßnahmen, um das vorhandene Angebot publik zu machen
- Bau von 150-200 Wohnungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau im Jahr, um den Bestand halten zu können.

5.4.4. Siedlungsschwerpunkte:

Schwerpunkte der laufenden und künftigen Entwicklung neuer Wohnbauflächen sind die Stadtteile Ruchheim, Rheingönheim, Entwicklungsachse West und Oggersheim / Melm-Notwende. Im Norden des Stadtgebietes kann es dagegen auch langfristig nur zu einzelnen Arrondierungen kommen (Karte Kap. 5.13).

5.5 Baustein Soziale Stabilität

5.5.1 Ausgangslage:

Zum Ende des 20. Jahrhunderts stehen die Städte und hier insbesondere die Großstädte in den Verdichtungsräumen vor großen gesellschafts- und sozialpolitischen Herausforderungen. Auch die Situation am Industriestandort Ludwigshafen ist durch Probleme geprägt:

- Hohe Arbeitslosigkeit und Engpässe im Ausbildungsbereich; damit verbunden wachsende Abhängigkeit von Sozialleistungen und ein hoher Bedarf an kommunal initiierten und gestützten Ausbildungs- und Beschäftigungsförderungen
- Konzentration vielfältiger sozialer Problemlagen auf das Oberzentrum und innerhalb der Stadt auf bestimmte Stadtteile und Wohnquartiere; damit verbunden die Gefahr der Segregation und Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsteile, mit möglichen Folgen für den sozialen Frieden
- Bereich innere Sicherheit: Die Zahl krimineller Delikte hat sich in Ludwigshafen in den letzten Jahren erhöht. Dies ist keine Einzelercheinung in der Stadt Ludwigshafen, sondern ist ebenso in anderen Städten Deutschlands und der Nachbarstaaten festzustellen. Die Erkennung der Ursachen der Kriminalität ist die sinnvolle Voraussetzung einer gezielten Bekämpfung.
- Übertragung neuer Pflichtaufgaben durch den Gesetzgeber, ohne entsprechende Kostenbeteiligung von Bund und Land (z.B. erweiterter Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz, gemeindenahe Psychiatrie,...)
- Steigender Anteil ausländischer Mitmenschen, damit verbunden hohe öffentliche Integrationsleistungen
- Langfristig steigende Zahl älterer Bürgerinnen und Bürger, ein Anwachsen der Single-Haushalte
- Wachsendes Anspruchsdenken hinsichtlich sozialer Leistungen

Umfang und Qualität der sozialen Infrastruktur in Ludwigshafen sind im Vergleich zu anderen Städten in Rheinland-Pfalz nach wie vor als eine besondere Stärke Ludwigshafens zu sehen. Diese Leistungen müssen jedoch fortlaufend geprüft und gegebenenfalls angepaßt werden, um unter sich laufend verändernden Rahmenbedingungen die gewünschte Wirkung entfalten zu können.

5.5.2. Leitlinien:

Das soziale Handeln der Stadt und dessen Weiterentwicklung orientiert sich dabei an folgenden Leitbildern:

- Wir verfolgen das Ziel der sozial gerechten Stadt.
- Wir bieten ansprechende zeitgemäße und zielgruppenbezogene soziale Angebote und Dienstleistungen. Familien, Frauen und Kinder finden hierbei besondere Beachtung.
- Wir wünschen und fördern soziales Engagement von Bürgerinnen und Bürgern, Initiativen und Verbänden.
- Wir fördern das verständnisvolle und konfliktfreie Zusammenleben deutscher und ausländischer Bürgerinnen und Bürger.

5.5.3. Maßnahmen:

Der sozialpolitische Handlungsbedarf der nächsten Jahre ist in den Teilplanungen der Sozial- und Jugendhilfeplanung ausgewiesen (*Kindertagesstättenbericht 1996/97, B2/97; Bericht im Sozialausschuß Februar 1998*). Hierbei besitzen Prävention, Regionalisierung und Lebensweltorientierung als Planungsmaxime außerordentlichen Stellenwert. 3 Massnahmenbereiche sind zu unterscheiden:

5.5.3.1. Kinder- und Jugendhilfe

- Bedarfsgerechtes Angebot an familienergänzender Kinderbetreuung: Hierzu gehört in erster Linie die Erfüllung des (geburtstagsbezogenen) Rechtsanspruchs auf einen Kindergartenplatz für alle Dreijährigen. Dabei sollen nicht nur die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt,

sondern auch ein bedarfsgerechtes Angebot an Ganzzzeit-, Hort- und Krippeplätzen angeboten werden.

- Verringerung der familienersetzenden Hilfen für Kinder und Jugendliche / Vernetzung der erzieherischen Hilfen: Der bereits eingeschlagene Weg soll fortgesetzt werden. Ziel ist es, die Unterbringung außerhalb der Familie auf ein unvermeidbares Minimum zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für die Heimerziehung. Durch ein sorgfältig abgestimmtes Hilfsangebot an ambulanten und teilstationären Hilfen wird versucht, die Familie so zu stabilisieren, daß das Kind dort verbleiben kann.
- Neuorientierung der offenen Kinder- und Jugendarbeit: Aufgabenschwerpunkte und Anforderungen verschieben sich durch veränderte Lebenssituationen und gesellschaftliche Entwicklungen. Besonderes Augenmerk gilt der Unterstützung der schulischen und beruflichen Ausbildung und der geschlechtsspezifischen Jugendarbeit
- Drogenprävention und Drogenberatung: Während die repressiven Maßnahmen in Hinblick auf die Drogenkriminalität in erster Linie von der Polizei durchgeführt werden, bleiben die Bereiche Prävention, Beratung und Betreuung von Drogengefährdeten/-abhängigen primär Aufgabe der Jugendhilfe, die es verstärkt wahrzunehmen gilt.
- Betroffenenbeteiligung: Kinderkonferenz und der Aufbau des Kinderbüros sind erste Schritte, Kinder und Jugendliche stärker am Geschehen der Jugendhilfe zu beteiligen. Hier sind weitere kooperative Beteiligungsformen zu entwickeln, z.B. im Rahmen einer lokalen Agenda 21.

5.5.3.2. Sozialbereich:

- Programm West:
Der Stadtteil West wird im Rahmen eines übergreifenden Pilotprojekts bis 1999 aufgewertet und in das städtische Gesamtgefüge eingebunden. Hierbei sollen die komplexen sozialen, baulichen und infrastrukturellen Probleme des Stadtteils im Rahmen eines integrierten Gesamtkonzepts unter Einbezug der Bewohner gemildert bzw. behoben werden.
- Beschäftigungsförderung
Die Stadt führt Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für besonders benachteiligte Arbeitslose durch. Ziel ist es, Arbeitslose ohne oder mit nicht ausreichender Qualifizierung zu beschäftigen, eine Grundqualifikation zu verschaffen, sozial zu stabilisieren und in den ersten Arbeitsmarkt zu integrieren. Die Stadt beteiligt sich bei regionalen 2Initiativen für Beschäftigung".
- Vermeidung von Obdachlosigkeit
Der Vermeidung sowie dem Abbau von Obdachlosigkeit und Wohnungslosigkeit ist aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen ein höherer Stellenwert zuzumessen. Durch gezielte Bündelung von Maßnahmen und regional verteiltes, betreutes Wohnen soll dies erreicht werden.
- Betreuungsangebote für Senioren
Das Angebot an teilstationären und stationären Pflegeeinrichtungen und ambulanten Hilfen wurde in den vergangenen Jahren optimal ausgebaut, sodaß der Bedarf zur Zeit und in naher Zukunft gedeckt ist.
Die Schaffung einer *geriatrischen Einrichtung* ist jedoch weiterhin wünschenswert. Eine solche Einrichtung würde ein Angebot darstellen, bei dem medizinische Behandlungsmaßnahmen, Rehabilitations- und Pflegemaßnahmen sich sinnvoll ergänzen. Den Betroffenen würde eine integrierte soziale und plegerische Versorgung zuteil werden.
- Betreuungsangebote für Behinderte
Nach Fertigstellung der Service-Wohnanlage für Behinderte in Maudach ist der Bedarf an Behinderteneinrichtungen mittelfristig gedeckt. Für aus dem Werkstattbereich aus Altersgründen ausscheidende geistig Behinderte werden künftig jedoch verstärkt Wohnmöglichkeiten in Form von Wohngemeinschaftsplätzen oder einem entsprechendem Heim benötigt.
- Psychiatrische Versorgung
Ziel der Stadt ist, die Psychiatrieversorgung vor Ort stationär und teilstationär sicherzustellen. Durch die Einrichtung einer psychiatrischen Klinik bzw. Station beim Krankenhaus zum Guten Hirten ist hier einiges erreicht. Im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur umfassenden psychiatrischen Versorgung werden außerdem Überlegungen zu einer Institutsambulanz und einem Kriseninterventionsdienst angestellt.
- Frauenspezifische Räume und Beratungstellen
Internationaler Frauentreff, Frauencafe, Frauenhaus, Frauenhausstube, Schwangerenberatungstellen, Wildwasser und Notruf

5.5.3.3. Gewalt- und Kriminalitätsprävention,

Kriminalprävention und Kriminalitätsbekämpfung sind originäre Aufgaben der Polizei. Es gibt allerdings gesellschaftliche, wirtschaftliche und städtebauliche Strukturen, die sich in Bezug auf

kriminelles Verhalten hemmend oder stimulierend auswirken können. Insofern können kommunale Massnahmen greifen:

- Aktivitäts- und Integrationsmöglichkeiten verbessern (erlebnisreiche Freiräume, kinderfreundlicher Wohnungs- und Städtebau).
- Funktionale und soziale Vielfalt schaffen bzw. erhalten (möglichst keine monofunktionalen und monosozialen Großsiedlungen)
- Soziale Kontinuität von Wohnvierteln aufrechterhalten bzw. herstellen durch das Angebot unterschiedlicher Wohnungsgrößen und Wohnformen mit dem Ziel, angemessenen und bezahlbaren Wohnraum für alle zu schaffen und eine hohe durchschnittliche Wohndauer der Bewohner zu erreichen.
- Den öffentlichen Raum beleben (Kontrolle durch die Belebtheit von Räumen, durch die Anwesenheit von Personen, durch Wohnetagen in Büro- und Einzelhandelsgebäuden)
- Spezifische Sicherheitsrisiken abbauen, Angsträume vermeiden, das subjektive Sicherheitsgefühl stärken (bewußte Gestaltung von Ein- und Aufgängen, von Unterführungen, Sicherung von Haltestellen des ÖPNV und von Parkhäusern, ausreichende Lichtverhältnisse)
- Verwahrlosung von Jugendlichen (als der von und für die Kriminalität am meisten gefährdeten Gruppe) entgegenwirken. Diese reichen von den Einrichtungen der Jugendhilfe über die Schulen und Kirchen bis zu Freizeit-organisationen. Sie werden durch die Sozial-, Kultur-, Bildungs- und Frauenpolitik abgedeckt, und teilweise in anderen, entsprechenden Bausteinen beschrieben.

5.6 Baustein Verkehr

5.6.1. Ausgangslage

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Allerdings ist hier zu unterscheiden zwischen verschiedenen Mobilitätsformen, die sich verschieden stark auf Stadt und Umwelt auswirken, sowie zwischen der unfreiwilligen und der freiwilligen Mobilität.

Bei den Mobilitätsarten unterscheiden wir die verschiedenen Verkehrsarten:

- Motorisierter Individualverkehr: PKW und KRAD (IV)
- Öffentlicher Personennahverkehr: Bus, Stadtbahn und Regional- und S-Bahn, sowie Sonderverkehre wie Ruftaxi etc. (ÖPNV)
- Fußgängerverkehr und
- Fahrradverkehr.

Dabei werden die nicht-motorisierten Verkehre, sowie der ÖPNV als "Umweltverbund" bezeichnet.

Die unfreiwillige oder erzwungene Mobilität entsteht durch Nutzungstrennung, insbesondere von Wohnen und Arbeiten. Hier kann die Stadt Rahmen durch die Siedlungsentwicklung setzen, allerdings bleibt die individuelle Wohnstandortentscheidung maßgebend für den Grad der unfreiwilligen Mobilität. So steigt trotz den Bemühungen der Städte zur Verkehrsreduktion ("Stadt der kurzen Wege") aufgrund massenhafter individueller Entscheidungen das Verkehrsaufkommen im Berufs- und Bildungsverkehr. Auch der ansteigende Einkaufsverkehr ist abhängig vom individuellen Kundenverhalten. Hier hat die Stadt teilweise Einflußmöglichkeiten durch eine gute Zuordnung von Einkaufen und Wohnen im Rahmen der Einzelhandelskonzeption und des Flächennutzungsplanes. Damit kann auch dem Interesse von Frauen und Müttern entgegen gekommen werden.

Relativ gering sind die Einflußmöglichkeiten bei der sehr stark steigenden freiwilligen Mobilität, insbesondere beim Freizeitverkehr. Auf der anderen Seite steht diesen Trends ein wachsendes Umweltbewußtsein und immer höhere Anforderungen an die Umweltqualität gegenüber. Daher gehört Verkehr und Mobilität zu den Bereichen mit den höchsten Zielkonkurrenzen und Konflikten.

5.6.2. Leitlinien

Die Zielsetzungen der Stadt Ludwigshafen ergeben sich aus der *Integrierten Verkehrskonzeption 2000, Zwischenbericht 1995 (B 3 / 95)*

- Verringerung der unfreiwilligen Mobilität und "Stadt der kurzen Wege" durch Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrskonzeption und umgekehrt.
- Notwendige Verkehre sind stadtverträglich abzuwickeln, d.h. jedes Verkehrsmittel übernimmt die Aufgabe, für die es am besten geeignet ist.
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Rad- und Fußgängerverkehrs ("Umweltverbund")
- Bündelung und Lenkung des Kfz-Verkehrs auf das Hauptverkehrsstraßennetz.
- Betroffene sollen umfassend beteiligt werden
- Entlastung der Stadt vom Lkw-Verkehr

Dem letzten Punkt kommt am Wirtschaftsstandort Ludwigshafen besondere Bedeutung zu, nämlich der ökonomisch und ökologisch vernünftigen Organisation des Güterverkehrs. Kurze Wege in der Stadt ohne Belastung von Wohngebieten und eine Unterstützung kombinierter Verkehre unter Einbeziehung von Schiene und Wasserstraße sind die Schlüssel für die zukunftsweisende Abwicklung des Güterverkehrs.

5.6.3. Maßnahmen

5.6.3.1. Siedlungskonzeption:

- Entwicklungskonzepte (City, Gewerbegebiete, Einzelhandelsprogramm, Siedlungsentwicklung), die den Anforderungen aller Verkehrsträgern gleichermaßen Rechnung tragen. Keinem Verkehrsträger ist von vornherein ein Vorrang einzuräumen.
- Planung von Großprojekten (Rheinufer-Süd, Entwicklungsachse-West, Westlich B9, Industriepark Süd / Hafenverlagerung) mit einer optimalen Anbindung für Kfz und ÖPNV/Fußgänger/Radfahrer

5.6.3.2. Kfz-Verkehr:

- Unterhalt und Neubau eines funktionalen, leistungsfähigen aber nicht überdimensionierten Straßennetzes, Bündelung der Verkehrsströme auf dem Netz der Hauptverkehrsstraßen und Entlastung der inneren Stadtteile
- Nutzung neuer Informationstechniken: Investition in Verkehrsleit- und Parkleitsysteme.

5.6.3.3. Ruhender Verkehr:

- Parkraumbewirtschaftung
- Job-Ticket-Angebot und gleichzeitige Parkraumbegrenzung im Berufsverkehr
- Ausreichende Ausweisung von Stellplätzen auf privaten Grundstücken in Wohngebieten

5.6.3.4. ÖPNV:

- Beratung und Anschluß von Jobticket-Interessenten
- Ausweisung eigener Fahrspuren für Busse in Spitzenzeiten
- Ergänzung des Busliniennetzes durch tangentielle Buslinien
- Ausbau der Stadtbahnlinien (Pfungstweide, Ruchheim, Rheingönheim)
- Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar (Ost-West-Linie und Nordost nach Worms)
- Ausbau des Hauptbahnhofs zum regionalen Knoten im Rhein-Neckar-Dreieck (InterCity, InterRegio, S-Bahn)
- Der Bau von weiteren P+R - Anlagen soll im Einzelfall geprüft werden
- Aufgrund des Nahverkehrsgesetzes wurde der Nahverkehrsplan für Ludwigshafen und den Verkehrsverbund Rhein-Neckar aufgestellt. Er nimmt die Zielvorstellungen aus dem Stadtentwicklungskonzept auf und beschreibt die geplante Entwicklung der ÖPNV-Strukturen in den nächsten fünf Jahren in Abstimmung mit den in Ludwigshafen tätigen Verkehrsunternehmen und der BASF und wird in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben.

5.6.3.5. AnschLUss 2000:

- Konsequente Umsetzung der begonnenen Maßnahmen (S-Bahn Regionalbahnhof, Umsteiganlage Berliner Platz, Neugestaltung Bleichstraße, ...)

5.6.3.6. Wirtschaftsverkehr:

Verwirklichung eines Güterverkehrszentrums durch folgende Maßnahmen:

- Terminal für den kombinierten Ladeverkehr Straße/Schiene im Norden der BASF (auch für Dritte zugänglich)
- Teil-Güterverkehrszentrum mit Container-Terminal (Straße/Schiene/Wasser) bei Giuliani als Ersatz für Funktionen des Luitpoldhafens
- Optimierung der Verkehrswege zwischen beiden Terminals bei gleichzeitiger Entlastung der inneren Stadtteile insbesondere der Innenstadt

5.6.3.7. Abstimmung der Akteure:

- Arbeitskreis Verkehrskonzeption (Stadt, VBL, LUBEGER)
- regionaler Arbeitskreis Verkehr (Stadt, angrenzende Kommunen, Bahn AG, BASF)

5.7 Baustein City und Handel

5.7.1. Ausgangslage:

Die Innenstadt Ludwigshafens verzeichnet wie die Gesamtstadt Kaufkraftabflüsse ins Umland und nach Mannheim. Durch die unmittelbare Nähe anderer Zentren im Rhein-Neckar-Raum steht die City in einer besonderen Konkurrenzsituation.

Die City Ludwigshafens ist aber nach wie vor bedeutender Wohnstandort, größere Einrichtungen von Dienstleistungsunternehmen und Verwaltungen sind - gemessen an der Funktion als Oberzentrum - allerdings unterrepräsentiert. Dadurch fehlen auch typische Frauenarbeitsplätze.

Insofern stellt sich für die Entwicklung der nächsten Jahre auch die Grundsatzfrage nach einem funktionierenden Miteinander verschiedenster Funktionen und Ansprüche wie Handel, Freizeit/Gastronomie, Arbeiten und Wohnen.

Die Konsumentenwünsche in den Bereichen Handel und Freizeit haben sich stark verändert. Diesen Entwicklungen muß die Stadt Rechnung tragen, z.B. durch die Öffnung von Standorten "auf der grünen Wiese", soweit sie nicht den Zentren in der Stadt schaden. Die generell restriktive Politik der Stadt hat in der Vergangenheit keinen Erfolg gehabt, da Konkurrenzstandorte in der Region sich nicht eng an das Zentren-Achsen-Konzept der Regionalplanung gehalten haben.

5.7.2. Leitlinien:

Ludwigshafens City soll ein lebendiger Treffpunkt für die Bürgerinnen und Bürger und die Besucherinnen und Besucher der Stadt sein. Sie muß Identifikationsort für Ludwigshafen werden. Das Ziel ist eine bunte Erlebniswelt von Handel mit unterschiedlichsten Angeboten, von Gastronomie, von Freizeiteinrichtungen, von Dienstleistern. Die Wohnfunktionen sind zu integrieren, wobei die spezifischen Vor- und Nachteile innerstädtischen Wohnens (z.B. kurze Wege, aber auch Belästigungen durch den "City-Betrieb") zu beachten sind. Wohnen hier zu priorisieren würde die anderen, für die City-Funktion entscheidenden Nutzungen beeinträchtigen.

Die Stadtteilzentren sind in ihrer Funktion zu erhalten und als wohnungsnaher Versorgungsort auszubauen. Auch hier muß versucht werden, neue Handelsformen zu integrieren. Um den veränderten Konsumentenwünschen Rechnung zu tragen, werden auch großflächige Einzelhandelsangebote am Stadtrand ermöglicht, soweit sie der Zentrenstruktur nicht schaden.

5.7.3. Maßnahmen:

5.7.3.1. Innenstadt

- **Offensive Ansiedlungspolitik:**
Betriebe mit Magnetwirkung (Handel, Freizeit, Gastronomie) müssen angesiedelt werden, die notwendigen Rahmenbedingungen sind zu schaffen durch Baurecht und Flächenbereitstellung nicht nur in der "alten City", sondern auch in deren Randbereichen, wie z.B. dem Rheinufer Süd
- **Attraktive Gestaltung:**
Nicht nur die Gestaltung und der dauerhafte Unterhalt der öffentlichen Straßen und Plätze muß gewährleistet werden, sondern auch das Erscheinungsbild der zumeist privaten Gebäude.
- **Attraktionen müssen geboten werden:**
Mit besonderen Angeboten, Veranstaltungen u.ä. sollen Anlässe geschaffen werden, damit Bürgerinnen und Bürger Ludwigshafens und des Umlandes die City aufsuchen; dabei soll auch die Identifikation der Umlandbewohner mit "ihrem" Oberzentrum gestärkt werden. Qualität muß vor Quantität gehen.
- **Die gute Erreichbarkeit ist zu sichern:**
Die gute Erreichbarkeit der Ludwigshafener City gegenüber anderen Zentren der Region soll ausgebaut werden. Dazu dienen Maßnahmen im Bereich des IV ebenso wie im ÖPNV. Der S-Bahn-Haltepunkt Stadtmitte ist hier von besonderer Bedeutung

5.7.3.2. Stadtteilzentren:

- Die Zentren müssen planerisch definiert sein, um die gewünschte Funktionsmischung baurechtlich umsetzen zu können.

- Gebäude und Flächen müssen so zur Verfügung gestellt werden, das auch moderne Einkaufsformen im Interesse der Kunden und der Unternehmen umsetzbar sind.
- Wie in der Innenstadt ist eine Unterstützung bei der Akquisition von Geschäften und Dienstleistern seitens der Kommune sinnvoll. Angebotslücken sind zu füllen, ein tragfähiger Branchenmix muß gesichert werden.

5.7.3.3. Zentren am Stadtrand:

- Sie dienen der Anziehungskraft Ludwigshafens als Einkaufsort überhaupt.
- Sie müssen zentrenverträglich sein, die vorhandene Struktur Ludwigshafens verträgt im Gegensatz zu manchen anderen Oberzentren keinen Abzug zentrenrelevanter Kaufkraft aus der ohnehin geschwächten City.

5.7.3.4. Stadtteilnahe Gewerbegebiete:

Sie können im Einzelfall zur Ansiedlung stadtteilbezogener Lebensmittel-discounter dienen, sofern für diese Vertriebsform im Stadtteilzentrum keine Ansiedlungsmöglichkeit besteht. Voraussetzung ist die Erreichbarkeit mit Fahrrad oder ÖPNV aus dem Stadtteil heraus.

Schwerpunkte für den großflächigen Einzelhandel sind auf der Karte im Kapitel 5.13 abgebildet. Genauere Aussagen sind der vom Stadtrat am 16.12.1996 beschlossenen *Einzelhandelskonzeption (K2/96)* zu entnehmen. Die *Entwicklungsplanung City (Informationen zur Stadtentwicklung 12/94)* macht detailliertere Aussagen zur Innenstadtentwicklung.

5.8 Baustein Bildung

5.8.1. Ausgangslage:

Den Bestand an Schuleinrichtungen und deren Entwicklung stellen *Schulentwicklungsbericht 1997/98 (Berichte zur Stadtentwicklung B1/98)* und *Schulentwicklungsplanung 1998 (Konzepte zur Stadtentwicklung K2/98)* ausführlich dar. Zusammenfassend ist festzustellen: Mit fast 30.000 Schülern in allgemein- und berufsbildenden Schulen ist die Stadt Ludwigshafen der größte öffentliche Schulträger in Rheinland-Pfalz.

Im Bereich der allgemeinbildenden Schulen verfügt Ludwigshafen über 5 Sonder-, 23 Grund-, 8 Haupt- und 4 Realschulen sowie 6 Gymnasien und 1 Integrierte Gesamtschule. Der Einzugsbereich - abgesehen von Grund- und Hauptschule - umfaßt im Regelfall neben der Stadt noch Teile des Landkreises.

Im Bereich der berufsbildenden Schulen verfügt der Schulträger Stadt über 6 öffentliche Schulen. Ergänzt wird dieses Angebot von 12 kleineren Schulen, entweder Schulen des Gesundheitswesens oder private Schulen. Allein in den Berufsschulen wird Unterricht für etwa 80 verschiedene Ausbildungsberufe gegeben, hinzu kommt das Angebot von Berufsaufbauschule, beruflichen Gymnasien, Fachschulen, (höheren) Berufsfachschulen und Fachoberschulen. Der Einzugsbereich umfasst die gesamte Vorderpfalz und darüber hinaus.

Im Bereich der Hochschulen kann Ludwigshafen seiner oberzentralen Funktion nur eingeschränkt gerecht werden: Die Stadt beherbergt zwar die Fachhochschule für Wirtschaft und die Evangelische Fachhochschule für Sozialwesen sowie ein akademisches Lehrkrankenhaus der Johannes Gutenberg-Universität Mainz, eine Universität wie in anderen Oberzentren des Landes fehlt jedoch.

Komplettiert wird das Bildungsangebot in Ludwigshafen durch die Volkshochschule (Erwachsenenbildung) und die Musikschule (für Kinder und Jugendliche) der Stadt.

Der Handlungsspielraum der Stadt im Bildungswesen gestaltet sich durch die rheinland-pfälzischen Bildungsgesetze unterschiedlich: Von den Universitäten und Fachhochschulen, die ausschließlich Angelegenheit der Landes oder eines freien Trägers sind, bis hin zur Musik- oder Volkshochschule, die sich in alleiniger Trägerschaft Ludwigshafen befinden.

5.8.2. Leitlinien:

- Unter diesen unterschiedlichen Rahmenbedingungen ist es generelles Ziel der Stadt, ein möglichst breit gefächertes Bildungsangebot in allen Bereichen anbieten zu können und weiter zu entwickeln.
- Auf dem Gebiet der öffentlichen allgemeinbildenden- und berufsbildenden Schulen ist Ludwigshafen bestrebt, das Ausbildungsangebot zu sichern und weiter zu differenzieren.
- Bei den (Fach-) Hochschulen wirkt die Stadt ebenfalls auf den Ausbau des Bildungsstandorts Ludwigshafen hin. Das Ostasieninstitut ist ein weiterer Baustein dieser Entwicklung.
- Im universitären Bereich verfolgt die Stadt nach wie vor das Ziel, eine eigenständige Universität in Ludwigshafen zu etablieren, ggf. in freier Trägerschaft. Besonders geeignet scheint hier auf Grund der vorhandenen Ressourcen eine Ausbildung im medizinischen Bereich, dort in kombinierten Studiengängen mit betriebswirtschaftlichen Aspekten, mit Pflegedienstleistungen u.ä..
- Die Musikschule und die Volkshochschule genießen als Instrument der Wissensvermittlung an breite Bevölkerungsschichten einen hohen Stellenwert und sind weiter zu fördern.

5.8.3. Maßnahmen:

- Sichern des Standards durch baulichen Unterhalt der Schulen.
- Ausreichende Versorgung der Neubaugebiete entweder durch Ausbau vorhandener Einrichtungen oder durch zentral gelegene, gut zugeordnete Neubauten.

- Berücksichtigung der sozio-demographischen Veränderungen durch Anpassung an den Bedarf.
- Lehrangebote erweitern, auch durch Modellversuche.
- Unterstützung der Fachhochschulen, beispielsweise bei der Standortsuche oder bei der Integration in das Wirtschaftsleben der Stadt. Der Standort "Bruchwiesenstraße" soll als "Campus" weiterentwickelt werden.
- Unterstützung der Bemühungen um die Gründung einer Universität
- Zusammenarbeit mit IHK, Handwerkskammer und Betrieben zur Schaffung und Sicherung von Ausbildungsplätzen

5.9 Baustein Kultur und Freizeit

5.9.1 Ausgangslage

Für die Attraktivität von Ludwigshafen sind sowohl für die eigene Bevölkerung, als auch für die Umlandbevölkerung ansprechende Kultur-, Sport- und Freizeitangebote von herausragender Bedeutung.

Neben einem ausgewogenen Wohnungsangebot gehören vielfältige Kulturangebote zum Selbstverständnis einer zukunftsorientierten Stadt. Eine solide Grundstruktur kultureller Angebote bei der Weiterbildung, musikalischen Bildung und bei Bibliotheken hat grundlegende Bedeutung für die soziale Stabilität.

Theater und Museen und andere Veranstalter in Ludwigshafen bemühen sich um ein unverwechselbares Profil, das im Rhein-Neckar-Dreieck komplementär weiter zu positionieren ist.

Ein umfangreiches Sportangebot im Bereich des Breitensports dient der Gesundheitsvorsorge und der sozialen Integration, im Bereich des Spitzensports dem Standortimage.

5.9.2. Leitlinien

Es gilt, das bisher erreichte Niveau des kulturellen und sportlichen Angebots zu halten, Lücken zu schließen und Ludwigshafen als attraktive Kulturstadt mit einem hohen Freizeitwert weiter aufzuwerten. Dabei stehen Qualität, Professionalität und Originalität der Veranstaltungsorte ebenso im Mittelpunkt wie ein vielfältiges und zeitgemäßes Unterhaltungsspektrum namhafter Künstler.

Die Unterstützung von Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen ist dabei Daueraufgabe auch in finanziell schlechteren Zeiten der Kommune. Beschränkte öffentliche Mittel müssen durch neue Ideen, bürgerschaftliches Engagement bei entsprechender Unterstützung durch die öffentliche Hand ausgeglichen werden.

5.9.3. Maßnahmen

Auf Grundlage der Ausarbeitungen, die der Stadtmarketing-Arbeitskreis "Kultur und Freizeit" Ende 1996 vorgelegt hat, sollen Gestaltungsempfehlungen -schwerpunktmäßig in fünf ausgewählten Handlungsfeldern- aufgezeigt werden:

1. Theater
2. Musik
3. Museen (einschließlich Kunstaustellungen)
4. Bibliotheken und Erwachsenenbildung
5. Sport

Punkt 6. behandelt weitere Freizeitaktivitäten und Freizeitbereiche.

5.9.3.1. Theater

Beim "Theater im Pfalzbau" wird angestrebt, das **Programmiveau zu halten** sowie bei positiven Rahmenbedingungen **noch zu steigern**. Eine **enge Kooperation** der Privattheater mit dem "Theater im Pfalzbau" zur Überbrückung der Theaterferien im Sommer (Durchführung eines "**Sommerfestivals**") ist wünschenswert. Die Privattheater tragen zu einer wünschenswerten Verbeerung des Theaterangebots in dieser Stadt bei.

Gleichzeitig sollten offene Plätze mit kulturellem Leben durch **Freilufttheater** (Vorbild: Schweden mit Theateraufführungen in Parkanlagen) erfüllt werden (Beispiele: Theaterplatz, Sportstätten, Klüberplatz).

Die Verbreitung von Informationen über das kulturelle Angebot muß über alle Medien intensiviert werden. Hierzu gehört auch eine **Verbesserung der Identifikation mit dem Theater** (z.B. Schaufenster in der City mit Hinweisen auf kulturelle Ereignisse dekorieren), die auch durch **Einschaltung von Multiplikatoren** erreicht werden kann.

Im Spektrum kultureller Angebote sind einige Bereiche unterrepräsentiert. Insbesondere werden in den Bereichen **Varieté, Kabarett und Kleinkunst** zu schließende Angebotslücken gesehen. Hier besteht die Chance, durch die Neukonzeption des Hauses der Jugend in der City und der Nutzung des ehemaligen VBL-Depots am Luitpoldhafen als sog. "Kulturdepot" diese Schwächen zu beseitigen

5.9.3.2. Musik

In Zusammenarbeit mit der BASF sind bestehende Konzertreihen zu pflegen.

Als Ergänzungen zu U-Musikveranstaltungen sollen Klassik-open-air-Konzerte häufiger angeboten werden. Dadurch wird klassische Musik als alternatives Angebot in typische "Nicht-Zielgruppen" hineingetragen. Die bisherigen Angebote wie z.B. "Hafenkonzert" oder "Jazz im Mayerbräu" sollen beibehalten und weiterhin unterstützt werden.

Die jährlichen Schüler-Musikwettbewerbe (z.B. Schüler-Band-Festival) sollen Ludwigshafens Ruf als Kulturzentrum der Region stärken und ins Bewußtsein der Jugendlichen rücken, gleiches gilt für den Wettbewerb "Jugend musiziert".

In Ludwigshafen besteht zur Zeit ein gewisser Mangel an Aufführungsstätten kleinerer bis mittlerer Größe (Fassungsvermögen: etwa 150 bis 300 Plätze) und entsprechender Technik. Die Erschließung weiterer Veranstaltungsstätten dieser Größenordnung soll die Möglichkeiten zum aktiven Musizieren - insbesondere für Jugendliche - erweitern. Das zur Zeit im Aufbau befindliche Kulturdepot könnte durch Bereitstellung geeigneter Räumlichkeiten Abhilfe schaffen.

5.9.3.3. Museen (einschließlich Kunstausstellungen)

Die erfolgreiche Strategie, werbewirksame Ausstellungen von überregionaler Bedeutung zu präsentieren, wird weitergeführt.

Zur Erlangung eines unverwechselbaren Profils als Kunststadt im Rhein-Neckar Dreieck gilt es, Ludwigshafens Stellung weiter komplementär zu positionieren, indem insbesondere die moderne Kunst ("Konstruktivismus") besonders etabliert werden soll. Die Auftritte einzelner, regionaler Künstler in Kulturzentren sind zu fördern. Die Scharpfgalerie im Hemshof ist verstärkt zu nutzen und zu fördern.

5.9.3.4. Bibliotheken und Erwachsenenbildung

Die aus Einsparzwängen zurückgenommenen Stadtteilangebote können sich auf Dauer negativ - vor allem bei jungen und älteren Menschen - auswirken. Hier ist zu prüfen, inwieweit das Angebot städtischerseits verbessert oder verstärkt private Träger miteinbezogen werden können. Im Bereich Erwachsenenbildung wird insbesondere die Volkshochschule eine wichtige Funktion einnehmen.

Mit dem Aufbau des Bloch-Zentrums mit Bloch-Archiv kommt ein neues Standbein des Bildungs- und Forschungsangebots (Innovationsforschung, Zukunftarbeit) hinzu.

5.9.3.5. Sport

Viele Beispiele aus der Vergangenheit sowie die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, daß Spitzensportveranstaltungen einen enormen Imagegewinn für die Stadt ausmachen. Aus diesem Grund werden Stadt und LuBeGe versuchen, sowohl ins Südweststadion als auch in die Friedrich-Ebert-Halle interessante Sportveranstaltungen mit weit überregionaler Bedeutung zu bringen.

Attraktive Sportereignisse wie Stadtlauf und Sportschau sollten ständige Einrichtungen sein und ausgebaut werden. Herausragende traditionelle Sportveranstaltungen wie Pfalzcup, Pfälzisches Landesturnfest und Trimm-Festival sollen beibehalten werden.

Das Ludwigshafener Modell der sportlichen Betätigung in allen Lebensphasen ("Sport für jeden") soll weitergeführt werden. Bei der Realisierung von neuen Wohnbauflächen sollen auch geeignete öffentlich zugängliche Flächen für Sport und Freizeit bereitgestellt werden.

Einrichtungen für Großveranstaltungen sind im regionalen Zusammenhang des Rhein-Neckar-Dreiecks zu sehen. Dabei ist zu prüfen, ob Ludwigshafen ggf. Standort für eine solche Einrichtung mit regionaler Ausstrahlung sein kann.

5.9.3.6. Weitere Freizeitbereiche

Im Bereich Rheinufer-Süd wird es zu einer weiteren Bereicherung der Angebotspalette des Freizeitsektors im Rhein-Neckar-Dreieck kommen, das geplante Großkino (mit Premierenkino) ist hier zu nennen, aber auch ein Aquarium könnte hier attraktive Akzente setzen.

Moderne, ggf. auch temporäre Angebote für Aktivitäten, wie "indoor-cart" steigern den Freizeitwert für die junge Bevölkerung einer Stadt. Sie sind daher ebenso zu unterstützen wie vielfältige Angebote vom "Spaziergehen von Senioren" über "Spieleinrichtungen für Familien" (Beispiele: Bliesbad, Friedenspark, Wildgehege Rheingönheim etc.) bis zu "Disco-Schuppen für Jugendliche".

Besonderen Stellenwert genießen auch in Zukunft die im Vergleich zu anderen Großstädten vielfältigen Angebote an Freibädern und an Baggerseen. Hier hat Ludwigshafen deutliche Stärken ! Im Bereich der Hallenbäder muß im Oberzentrum ein modernes Angebot geschaffen werden, daß den Ansprüchen an das Freizeitverhalten der Bürger ebenso entspricht wie denen des Sports. Diese Angebote runden das Angebot einer Stadt ab und sind Teil der Wohnqualität Ludwigshafens.

5.10 Baustein Technische Infrastruktur

5.10.1 Ausgangslage:

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzept werden 2 wesentliche Bereiche der technischen Infrastruktur behandelt: Ver- und Entsorgung (Abfall, Wasser, Energie),

- Kommunikation (Telefon, Kabelnetz, Datenleitungen, Richtfunk).

Die Ver- und Entsorgung sowie der Zugang zu Informationsquellen muß sichergestellt sein; dies sind Grundlagen für einen modernen Wohn- und Wirtschaftsstandort. Es gilt, gem. der Einwohnerentwicklung Bedarfsflächen für Beseitigungs- oder Verteilungsanlagen freizuhalten, technische Weiterentwicklungen und Neuerungen im Auge zu behalten und diese mit den zukünftigen Flächennutzungen abzustimmen. Besonderes Augenmerk aus kommunaler Sicht ist auf die Veränderungen durch die Energierechtsreform zu richten.

Basis der Überlegungen in Ludwigshafen ist der umfassende Bestand von Ver- und Entsorgungsanlagen und der quantitativ und qualitativ hohe Versorgungsgrad von Bevölkerung und Unternehmen.

5.10.2. Leitlinien:

Der vorhandene Standard ist zu sichern. Schwerpunkte zukünftiger Maßnahmen müssen im Grundwasser-/Trinkwasserschutz und in der Nutzung modernster Informations- und Kommunikationstechnologien liegen. Bei der Abfallwirtschaft übernimmt die Stadt die Aufgabe der thermischen Entsorgung (auch für Dritte), die Deponierung erfolgt außerhalb der Stadt. Im Stadtgebiet sind Flächen für Recyclinganlagen (z.B. Bauschutt, Erdaushub etc.) zu berücksichtigen. Die Energierechtsreform wird einen deutlichen Wandel des Energiemarkts zur Folge haben, den die Stadt aktiv mitgestalten will.

5.10.3. Maßnahmen:

- Ausbau und Sanierung des Kanalsystems,
- Ausweitung der Trennkanalisation und getrennte Klärung unterschiedlich verschmutzter Wässer,
- Regenwasserbewirtschaftung, d.h. Versickerung, sofern dies die geologische Situation zuläßt,
- verstärkte Nutzung von Brauchwasseranlagen,
- Bevorzugung leitungsgebundener Energieträger vor festen Brennstoffen,
- Sicherung der thermischen Entsorgung und Bereitstellung von Flächen für die Recyclingwirtschaft
- Ausbau des Fernwärmenetzes, verstärkte Nutzung von industrieller Abwärme und Förderung von Nahwärme (z.B. Blockheizkraftwerke) in geeigneten Neubaugebieten bzw. bei der städtebaulichen Erneuerung
- Ausbau der Energieberatung und Verbraucherinformation,
- Sicherstellung des Zugangs zu Informations- und Kommunikationsquellen
- Aufbau stadtinterner Hochleistungskabelnetze
- Vorhaltung flächendeckender Informations- und Datennetze für die Wirtschaft
- Neue Kooperationsformen eingehen aufgrund neuen Energierechts

5.11 Baustein Kommunikation und Image

5.11.1. Ausgangslage:

Verschiedene Untersuchungen der letzten Jahre (*Bürgerumfrage 12/93 - 1/94 - 2/94, Umlandbefragung B1/97*) haben den Eindruck verstärkt, daß das Eigenbild der Stadt oftmals schlechter ist als das Fremdbild und daß die Bindung der Bürgerinnen und Bürger an "ihre" Stadt nicht sonderlich ausgeprägt ist. Die Identifikation besteht oftmals eher an den eigenen Stadtteil als an Ludwigshafen als Ganzes. Während die Bürgerinnen und Bürger der Stadt ein kritisches Bild ihrer Stadt haben, welches oft von mangelndem Selbstbewußtsein geprägt ist und dies auch nach außen dokumentieren, sieht die Umlandbevölkerung eher den positiven Wandel Ludwigshafens in den letzten Jahrzehnten. Dennoch ist auch dort die Unkenntnis über das Oberzentrum der Region groß, Vorurteile prägen nach wie vor häufig das Bild.

Grafik "Eigenschaften von LU" aus Umlandbefr.

5.11.2. Leitlinien:

Ludwigshafen soll mit allen seinen Stärken (und Schwächen) in der Region bekannt sein, damit sich jeder potentielle Besucher ein objektives Bild auch im Vergleich zu anderen Zentren machen kann. Dabei ist die Bindung der eigenen Bürgerinnen und Bürger an ihre Stadt, sowie der Umlandbewohner an "ihr Oberzentrum" zu stärken.

Die Bürgerinnen und Bürger sollen aktiv an der Stadtentwicklung beteiligt sein. Als Konzept ist kein reines "Stadtinformationssystem", sondern ein "BürgerDialogSystem" zu entwickeln. Ein weiterer Schwerpunkt bildet die Umsetzung der Maßnahmen, die im Stadtmarketing-Prozeß entstanden sind.

5.11.3. Maßnahmen:

- Kommunikation nach innen und nach außen, ggf. durch eine umfassende Image-Kampagne
- Verstärkte Nutzung der neuen Medien (Internet, Videotext, CD-ROM etc.)
- Gezielte Verbreitung von Erfolgs-Stories (Beispiel: Wühlmaus/Spatenstich Berliner Platz oder kostenloses Parken an Samstagen in Teilen der City)
- Kommunikation von beweisbaren Aussagen
- Image-Bildung durch "Multiplikatoren"
- Das Stadtjubiläum 2003 soll zur Image-Verbesserung genutzt werden.

5.12 Baustein Ludwigshafen an den Rhein

5.12.1. Ausgangslage:

Die Entwicklung der Stadt wurde von Anfang an durch die verschiedensten Bezüge zum Rhein bestimmt: Die Rheinschanze, die Industrie am Fluß, der Hafen. Aber auch an weniger augenfälligen Stellen bestimmt der Rhein das Stadtbild: Maudacher Bruch und Roßlache sind heute wichtige innerstädtische Freiräume, ehemals Teile der Rheinschleifen. Der Rhein ist wichtiges Identifikationselement für Ludwigshafen.

Die direkte Anbindung der Stadt an den Rhein ist in den letzten Jahrzehnten allerdings erschwert worden: Die Ausdehnung von Hafen- und Industrieanlagen gaben nur noch wenig Raum für die Zugänglichkeit durch die Allgemeinheit. Neue Entwicklungen insbesondere im Hafenbereich ermöglichen aber ein neues Nachdenken über die räumliche Beziehung der Stadt zum Fluß.

5.12.2. Leitlinien:

Es ist das Ziel der Stadtentwicklung, zentrale Bereiche der Stadt wieder direkt an den Rhein heranzuführen bei Berücksichtigung der notwendigen wirtschaftlichen Entwicklung der Industrie. Der Rhein soll im täglichen Leben der Menschen in der Stadt wieder eine größere Rolle spielen unter den Aspekten Erholung und Freizeit am Wasser, Wohnen am Wasser, Arbeiten am Wasser. In Zukunft soll die Stadt ihrem eigenen Namen Ludwigshafen **am Rhein**, wieder gerecht werden. Dabei soll der Rhein auch als **“Erfolgsfaktor”** für die Stadt gesehen werden.

5.12.3. Maßnahmen:

Maßnahmen setzen dort an, wo Veränderungen durch den wirtschaftlichen Strukturwandel realistisch sind. Ausgangspunkt sind das Recycling der untergenutzten Industrieflächen im Süden und die Hafententwicklung:

- Verlagerung von Hafenfunktionen aus dem Luitpoldhafen nach Süden, Umwandlung des Luitpoldhafens in einen Freizeithafen
- Attraktive Zugänglichkeit der Rheinpromenade zwischen Landeszentralbank und Wittelsbachstraße
- Zugänglichkeit im Bereich des Zollhofhafens, z.B. durch langfristige Teilverlagerungen aber auch durch die Öffnung des Hafens an geeigneten Stellen für Besucher
- Schaffung attraktiver Ziele am Rhein (z.B. Gastronomie, Freizeitangebote)

5.12.4. Rahmenplan Rheinufer Süd:

Bei der Fortschreibung des Rahmenplans und seiner Umsetzung sind die o.g. Leitlinien und Maßnahmen besonders beachtet. Aufgrund der Lage (Gegenüber vom Mannheimer Schloß) ist die Chance für die Stadt groß, einen Großteil der Ziele zu erreichen. Kernstück der am 23. März 1998 vom Stadtrat verabschiedeten fortgeschriebenen Rahmenplanung ist die Verlegung der Lagerhaus- und Rheinuferstraße.

5.13 Die Stadtteile

5.13.1. Ausgangslage:

Die Stadt Ludwigshafen hat historisch bedingt ein im Vergleich zu anderen Grossstädten besonderes Verhältnis zu ihren Stadtteilen: Diese sind in der Regel wesentlich älter, “historisch” gewachsen und durch Eingemeindung zur Stadt Ludwigshafen geworden. Die Stadt selbst wurde erst 1853 selbständige Gemeinde. Die Stadtteile haben deshalb eine stark ausgeprägte eigene Identität. Im Zuge der Gebietsreform Ende der 60er Jahre wurde als jüngster Stadtteil Ruchheim eingemeindet. Andere nahegelegene Gemeinden blieben selbständig im Landkreis Ludwigshafen. Räumlich gesehen ist daher das eigentliche Stadtgebiet relativ eng bemessen.

5.13.2. Leitlinien:

- Entsprechend ihrer Geschichte sollen die Stadtteile ihre eigene Identität wahren, ohne ihre Rolle in der Gesamtstadt zurückzustellen.
- Das Gemeinschaftsgefühl aller Stadtteile mit der Gesamtstadt muss gefördert werden
- Im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklung übernehmen die verschiedenen Stadtteile unterschiedliche Schwerpunkte, sie selbst haben unterschiedliche Entwicklungsperspektiven

5.13.3 Massnahmen:

- Die Entwicklung aller Stadtteile soll durch Stadtteilrahmenpläne auf der Basis des Stadtentwicklungskonzeptes und des neuen Flächennutzungsplans gesteuert werden.
- Das Instrumentarium des Sanierungsrechtes soll in allen geeigneten Fällen zur Unterstützung der Ortskerngestaltung eingesetzt werden.
- Die Stadtteilzentren sollen als Mittelpunkt des örtlichen Lebens gestaltet und entwickelt werden. Dies betrifft die (um-)gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze ebenso wie ein Angebot von Bürgersälen / -häusern und die Unterstützung von Einzelhandelsansiedlungen im Stadtteilzentrum.
- Einzelne Stadtteile übernehmen für die Gesamtstadt besondere Aufgaben (z.B. Rheingönheim und Ruchheim als Wohnungsbauschwerpunkt aufgrund der zur Verfügung stehende Flächen). Die "Eigenentwicklung" jedes Stadtteils muss darüberhinaus gesichert werden.

6. Stadtentwicklungsplan 2010

Die Karte auf der folgenden Seite basiert auf dem räumlichen Ordnungskonzept und faßt die Aussagen über räumliche Entwicklungsschwerpunkte zu den Themen Wohnen, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie Güterverkehr und zu den Bereichen der Freiraumsicherung mit Grünzügen zusammen. Hervorgehoben sind auch die Haltepunkte der im Aufbau begriffenen S-Bahn, deren Funktion als Entwicklungsschwerpunkte im Siedlungsbestand zu prüfen ist. Sie ist somit die grafische Darstellung der wesentlichen flächenbeanspruchenden Stadtentwicklungsziele der Stadt Ludwigshafen und damit Basis für den FNP und die Stadtteilrahmenpläne.

Stadtentwicklungsplan 2010

7. Umsetzungsinstrumente

Das Stadtentwicklungskonzept als integrierte Gesamtplanung soll Richtschnur für die Entwicklung der Stadt Ludwigshafen in den nächsten 15 - 20 Jahren sein. Es ersetzt keine Fachplanung, keine Entscheidung in einzelnen Fachfragen, es stellt den Rahmen für diese Planungen und Entscheidungen dar. Es entspricht auch der gewandelten Planungsauffassung, daß das vorliegende Konzept in Einzelfragen nicht in Details vordringt. Von den vielen möglichen Umsetzungsinstrumenten werden nachfolgend die wichtigsten kurz angesprochen:

7.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan ist als zentrales Umsetzungsinstrument des Stadtentwicklungskonzepts anzusehen. In ihm werden sich nicht nur die räumlichen Auswirkungen der Ziele und Maßnahmen niederschlagen, sondern auch die Ergebnisse eines umfassenden Abwägungsprozesses der unterschiedlichen Ansprüche. Nach dem Beschluß durch den Stadtrat ist er für die Stadtverwaltung und die anderen Behörden verbindlich.

7.2. Bodenvorratspolitik

Der Flächennutzungsplan ist Grundlage für eine aktive Bodenvorratspolitik der Stadt Ludwigshafen, um v.a. die Bereitstellung von geeignetem Bauland für Wohnen und Gewerbe im Sinne der formulierten Zielsetzungen dieses Konzepts steuern zu können.

7.3. Stadtteilrahmenpläne:

Die besonderen, kleinräumigen Erfordernisse in den Stadtteilen sollen mit Hilfe dieser informellen Planungsebene einer vertieften Betrachtung unterzogen werden.

7.4. Bebauungspläne

Während der Flächennutzungsplan die räumliche Entwicklung in ihren Grundzügen für das gesamte Stadtgebiet darstellt und nur für die Behörden verbindlich ist, setzen daraus entwickelte Bebauungspläne die jeweiligen Ziele für abgegrenzte Quartiere.

7.5. Stadtmarketing

Projekte des Stadtmarketing können dazu dienen, die Ziele des Stadtentwicklungskonzepts konkret umzusetzen.

7.6. Sonstige kommunale Planungen

Nahezu klassisch ist die Umsetzung der Ziele der Stadtentwicklung über die verschiedenen informellen fachbezogenen Planungen wie z.B. Rahmenplanung, Sozial- und Jugendhilfeplanungen, Finanzplanung, Kulturentwicklungsplan, Sportstättenleitplan.

Diese Planungsebene kann die Ziele und grundlegenden räumlichen Aussagen von Stadtentwicklungskonzept und FNP konkretisieren, Prioritäten setzen und Umsetzungsstrategien entwickeln. In kürzeren Fortschreibungsintervallen kann auf aktuelle Entwicklungen reagiert werden.

Darüber hinaus muß zur Unterstützung bestimmter Projekte aber auch überlegt werden, sachlich begrenzte Programme aufzulegen, die private Initiative konkret unterstützen und nicht nur planen. Das Kapital für solche Programme muß dabei nicht zwangsläufig aus öffentlichen Kassen kommen, sondern kann beispielsweise über Stiftungen aufgebracht werden.

8. Fortschreibung und Controlling

Das Stadtentwicklungskonzept ist kein statisches Instrument, das in bestimmten Zeitabständen beschlossen und danach "abgearbeitet" wird. Da es Konsequenzen aus der gesellschaftlichen Entwicklung zieht, muß es neuen Entwicklungen gegenüber offen sein. Veränderte Rahmenbedingungen erfordern ggf. eine Anpassung der Ziele der Stadtentwicklung. Wichtig ist, daß mit dem vorgelegten Stadtentwicklungskonzept die grundlegende Zielrichtung bestimmt wird. Unter diesen Rahmen ordnen sich die Teil- und Fachplanungen, sowie die Bauleitplanung unter. Konkrete Fortschreibung erfolgt in erster Linie im Rahmen der Teilkonzepte; dies ist flexibler, da aktuellen Rahmenbedingungen schneller Rechnung getragen werden kann, der Planungsprozeß bleibt übersichtlicher. Es muß im Rahmen des Controllings jedoch darauf geachtet werden, daß die oben beschriebene grundlegende Zielrichtung dabei eingehalten wird.

Stadtentwicklungsplanung ist somit als dynamischer Prozeß zu verstehen, der eine laufende Beobachtung ("controlling") der Grundlagen der Planung, aber auch der umgesetzten Maßnahmen erfordert. Hilfsmittel hierfür sind z.B. ein konsequentes Baugebietsmonitoring im Wohn- wie im Gewerbebereich, der jährlich erscheinende statistische Jahresbericht usw. Wichtig sind aber auch informelle Kontakte und der Erfahrungsaustausch zwischen den Handlungsträgern. Hier kann der Stadtmarketing-Prozeß ebenfalls eine wichtige Rolle spielen.

Der Stadtmarketingprozeß wird ein dauerhaftes Instrument zur Diskussion der Ziele der Stadtentwicklung. Daraus können sich auch neue Aspekte ergeben, die zu einer Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts führen.