



Berichte zur Stadtentwicklung

B 6/2001

Öffnung der Ludwigstraße



Stadt
Ludwigshafen
am Rhein



Öffnung der Ludwigstraße

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung
Postfach 21 12 25
67012 Ludwigshafen am Rhein

Tel. 0621 504-3012 und Fax -3453
E-mail: werner.appel@ludwigshafen.de
<http://www.ludwigshafen.de>

Inhaltsverzeichnis

Seite

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Vorgeschichte | 1 |
| 2. | Konzept für einen sechsmonatigen Versuch | 3 |
| 2.1 | Straßenbautechnik | 3 |
| 2.2 | Verkehrsführung | 3 |
| 2.3 | Straßenbahn und Polizei..... | 3 |
| 2.4 | Erwartete Vorteile | 4 |
| 2.5 | Befürchtete Nachteile | 4 |
| 2.6 | Begleitforschung..... | 5 |
| 3. | Beteiligungsverfahren | 6 |
| 3.1 | Öffentliche Diskussionsveranstaltung | 6 |
| 3.2 | Runder Tisch | 7 |
| 4. | Ergebnisse der Versuchsphase | 8 |
| 4.1 | Verkehrsgeschehen..... | 8 |
| 4.2 | Parken | 11 |
| 4.3 | Straßenbau..... | 12 |
| 4.4 | Befragungen | 13 |
| 4.5 | Belebung der Ludwigstraße | 14 |
| 4.6 | Votum des Runden Tisches..... | 16 |
| 4.7 | Beschluss zur Öffnung der Ludwigstraße | 16 |
| 5. | Übertragbarkeit auf andere Fußgängerzonen | 18 |
| 6. | Chronologie | 19 |

Anhang

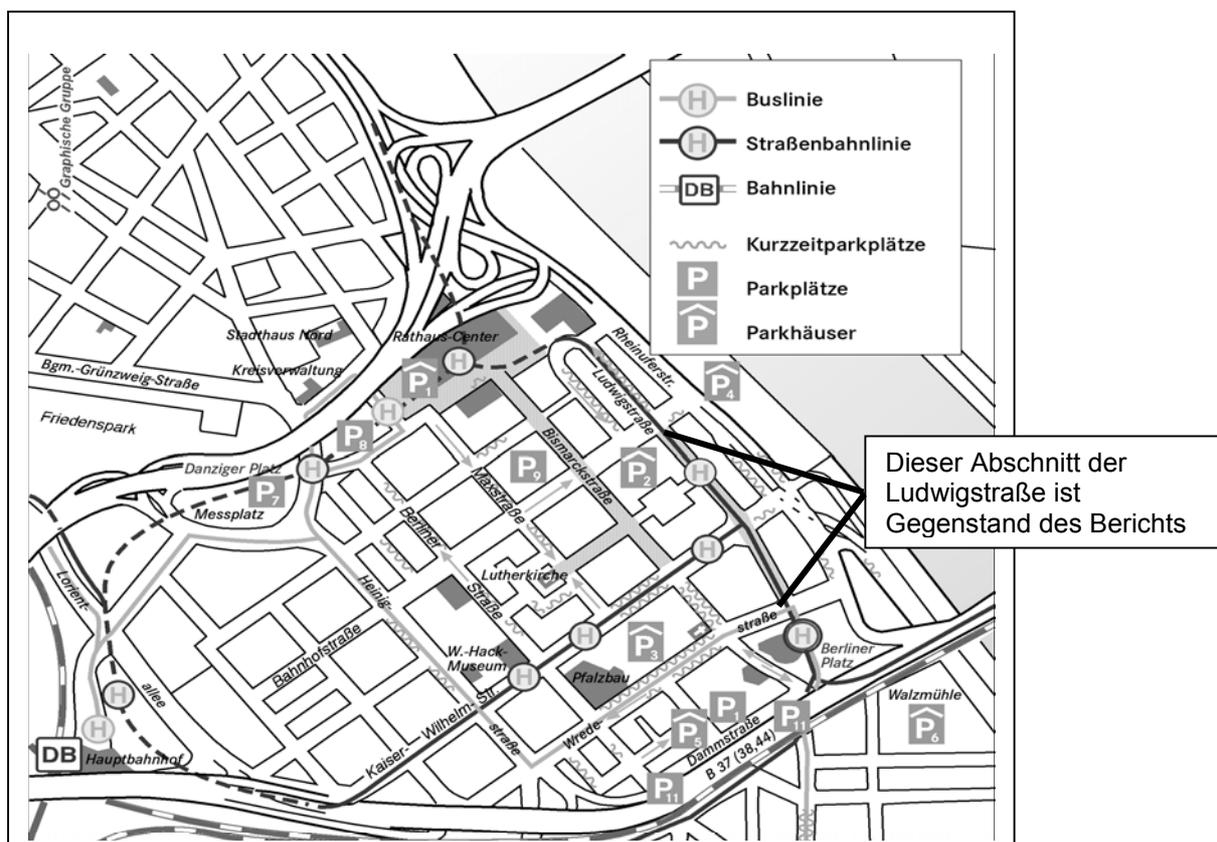
| | |
|---------------------|----|
| Abbildungen..... | 21 |
| Pressespiegel | 27 |

1. Vorgeschichte

Die Forderung des Einzelhandels und von Teilen der Kommunalpolitik, in der Ludwigstraße die Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr zu öffnen, besteht seit mehreren Jahren. Die Ludwigstraße war früher eine Hauptverkehrsader für den Nord-Süd-Verkehr in der Innenstadt zwischen den beiden Verkehrsknotenpunkten Berliner Platz im Süden und Hauptbahnhof im Norden. In den siebziger Jahren haben sich durch die Verlagerung des Hauptbahnhofs an den Innenstadtrand und die Errichtung des Rathaus-Centers auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs die Verkehrsbeziehungen verändert. In der Folge wurden aus Ludwigstraße und Bismarckstraße vor rund 20 Jahren Fußgängerzonen. Seither ist zwar der zur Belastung gewordene Autoverkehr verschwunden, es sind aber auch die Passantenströme stärker als in der parallel verlaufenden Bismarckstraße zurückgegangen (vgl. hierzu auch: Passantenzählung in der Ludwigshafener City, Berichte zur Stadtentwicklung B4/2001). In der Ludwigstraße befinden sich die stadtweltweit am stärksten frequentierten Abschnitte des Straßenbahnnetzes (Abb. 1).

Die Ludwigstraße, die als die „Straße der guten Fachgeschäfte“ gilt, hat in den letzten Jahren zunehmend mit strukturellen Problemen zu kämpfen, die sichtbar werden durch die Zunahme von „Billig-Geschäften“, Rückgang der Passantenfrequenz und mangelnde Investitionen in die Immobilien. Einige alteingesessene Fachgeschäfte mussten schließen, weil z.B. die Betriebsinhaber keine Nachfolger fanden oder die Mietverträge ausgelaufen waren. Die Wiedervermietung leerstehender Ladenlokale dauert zunehmend länger. Attraktive Elemente im Straßenraum wie z.B. Straßencafés oder Brunnen fehlen weitgehend, stellenweise erschwert durch die beengten Platzverhältnisse aufgrund der Straßenbahntrasse. Für die Probleme ist jedoch nicht ein einziger Grund ausschlaggebend, denn die verschiedenen Faktoren wirken wechselseitig und verstärken sich gegenseitig.

Abb. 1: Übersicht über die Innenstadt von Ludwigshafen



Einige Einzelhändler ergreifen mit der „Initiative König Ludwigstraße“ seit einigen Jahren Werbe- und Erlebnisaktionen, um das Profil der Straße zu verbessern und Kunden zu locken. Mit dem Zulassen von Autoverkehr in der Fußgängerzone wird die Hoffnung verbunden, dass Kunden eingekaufte Waren leichter abtransportieren können, dass kurze Wege zu den Geschäften mehr Kunden anlocken und dass insgesamt eine spürbare Belebung in der Straße eintreten würde, die Investitionen im Handel und in die Immobilien nach sich ziehen. Dadurch würde die Attraktivität der Straße insgesamt gesteigert.

Seit Mitte der neunziger Jahre hat Ludwigshafen seine über 20 Jahre verfolgte restriktive Ansiedlungspolitik gegenüber großflächigem Einzelhandel geändert. Denn sie führte lediglich dazu, dass aufgrund der Einzelhandelsbetriebe im Umland die Kaufkraftbilanz der Stadt negativ war, für ein Oberzentrum bedeutet das akuten Handlungsbedarf. Gleichzeitig konnten aber die strukturellen Probleme z.B. der Innenstadt nicht verhindert werden.

Zur Stärkung des Einkaufsstandortes Ludwigshafen entstand einerseits das Einkaufscenter Walzmühle mit Großkino südlich des Berliner Platzes, der selbst neugestaltet und z.T. zur Fußgängerzone umgewandelt wurde. Andererseits wurde das ca. 50 ha große Sondergebiet „westlich der B9“ für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel am westlichen Stadtrand ausgewiesen, um auch diesen Betriebsformen Entwicklungsmöglichkeiten in der Stadt zu bieten. Im Zuge der Genehmigung eines Sportfachmarktes in diesem Gebiet wuchs auch die Bereitschaft, mehr für die Innenstadt zu tun. Vor diesem Hintergrund fanden schließlich die Forderungen des Handels Gehör bei der Politik und mündeten in den Auftrag des Bau- und Grundstücksausschusses vom 26.06.2000, die technischen Möglichkeiten für eine testweise Öffnung der Ludwigstraße für den Kfz-Verkehr zu prüfen. Das Ergebnis dieses Auftrags gibt im wesentlichen das Kapitel 2 wieder. Mit diesem Kapitel sollen auch die zum damaligen Zeitpunkt im Raum stehenden Erwartungen und Befürchtungen wiedergegeben werden.

Der ganze Planungsprozess wurde begleitet von umfangreichen Maßnahmen der Beteiligung, die in Kapitel drei dargestellt werden. Kapitel 4 enthält die wesentlichen Ergebnisse und Beobachtungen der sechs Monate dauernden Versuchsphase, die in den abschließenden Beschluss des Stadtrats mündeten. Abschließend beschäftigt sich Kapitel fünf mit der Frage, inwieweit sich die hierbei gemachten Erfahrungen auf andere Fußgängerzonen übertragen lassen. Das Projekt Öffnung der Ludwigstraße wurde von einer lebhaften Berichterstattung der Presse begleitet, die in Auszügen im Anhang neben vertiefenden Abbildungen wiedergegeben ist.

2. Konzept für einen sechsmonatigen Versuch

Für den Versuch wurde eine Lösung umgesetzt, die nur wenig bauliche Maßnahmen erforderlich machte, die aber auch nicht unerhebliche Nachteile für bestimmte Verkehrsteilnehmer aufwies.

Es wurde eine Tempo-20-Zone eingerichtet, als Fahrbahn für den Kfz- und Radverkehr diente der durch die Entwässerungsrinnen vom sonstigen Verkehrsraum optisch abgeteilte Straßenbahngleiskörper. Der Kfz-Verkehr wurde zwischen 22.00 und 6.00 Uhr aus Gründen der Lärmvermeidung ausgeschlossen.

Parkscheinautomaten schieden wegen der dafür nötigen baulichen Veränderungen aus. Daher wurde eine Parkregelung mit Parkscheibe angeordnet (eingeschränktes Halteverbot für eine Zone, Parken in den markierten Flächen in der Zeit von 11.00 Uhr bis 20.00 Uhr mit Parkscheibe, Parkzeit: 1 Stunde).

Die folgenden Kapitel 2.1 bis 2.5 geben die technischen Voraussetzungen sowie erwartete Vor- und Nachteile zum Zeitpunkt vor der Versuchsphase wieder.

2.1 Straßenbautechnik

Der vorhandene Oberbau der Ludwigstraße entspricht nicht in vollem Umfang den straßenbautechnischen Anforderungen. Die Oberbaustärke beträgt lediglich zwischen 40 und 50 cm; erforderlich sind 60 cm bei regelmäßigem Verkehr. Bei der vor einigen Jahren erfolgten Erneuerung des Pflasterbelags erfolgte keine Erneuerung der darunter liegenden Oberbauschichten.

Obwohl das Schadensbild der Ludwigstraße bisher eher unauffällig war, konnte auch für den Probetrieb nicht ausgeschlossen werden, dass Beschädigungen an der Oberfläche auftreten. Bei dauerhafter Öffnung besteht ein erhebliches Risiko, dass die Straße auf Dauer nicht den Belastungen aus dem vollen Straßenverkehr stand hält. Das Problem besteht weniger im Gewicht der Fahrzeuge (LKW fahren jetzt auch schon darauf), sondern in der Häufigkeit und der Art der Belastungen (höhere Verkehrsdichte und häufigeres Rangieren auf den Parkplätzen).

2.2 Verkehrsführung

Im Nordteil der Ludwigstraße zwischen Bahnhof- und Kaiser-Wilhelm-Straße gilt eine andere Regelung als im Südteil zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Wredestraße.

- Nordteil: Es gilt Zweirichtungsverkehr, damit kann auf beiden Seiten auch geparkt werden. Eine Mittelmarkierung soll Wenden und Parken auf der gegenüberliegenden Seite sowie das Überholen einer wartenden Straßenbahn verhindern.
- Südteil: Möglich ist nur Einrichtungsverkehr von der Wredestraße zur Kaiser-Wilhelm-Straße. Der Einbahnverkehr liegt in der Kreuzung Ludwig-/Wredestraße begründet. Fahrzeuge die von der Ludwigstraße in die Wredestraße rechts abbiegen würden, müssten den Gleiskörper benutzen. Der Abfluss in die Wredestraße wäre durch den starken parallelen Fußgängerverkehr deutlich behindert. Hieraus ergäben sich auch Behinderungen für den Straßenbahnverkehr.

2.3 Straßenbahn und Polizei

Aus Sicht der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen war mit nicht zu unterschätzenden Behinderungen und Verspätungen zu rechnen. Normalerweise fahren zwischen 32 und 48

Straßenbahnzüge je Stunde in beide Richtungen. Wegen einer vorübergehenden Änderung der Linienführung sind es sogar bis zu 60 Straßenbahnzüge in der Stunde. Die Taktzeiten haben zur Folge, dass zeitweise mehrere Bahnen gleichzeitig in der Ludwigstraße fahren.

Diejenigen Lieferanten, die sich nicht an die Anlieferzeiten halten, würden bei belegten Parkplätzen keine oder nur sehr eingeschränkte Haltemöglichkeiten vorfinden. Daher war zu erwarten, dass mancher mal eben kurz auf den Schienen in zweiter Reihe anhält und dann die kurze Zeit später kommenden Straßenbahnen behindert.

Für die Straßenbahnen und die ein- und ausparkenden Fahrzeuge könnten gefährliche Situationen entstehen, weil das ausparkende Auto aus Platzgründen zwingend auf die Schienen fahren muss. Nur geringfügige Unachtsamkeiten könnten hier ziemliche Gefahren folgen lassen. Eine Mittelmarkierung soll unterbinden, dass Autofahrer auf den Schienen wenden, um freie Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite schneller zu erreichen. Grundsätzlich wurden Sicherheitsbedenken für den bislang reibungslos verlaufenden Straßenbahnbetrieb befürchtet.

Die Polizei äußerte sich skeptisch, dass ein Probebetrieb funktionieren würde. Die bestehenden Regelungen wurden bisher oft nicht eingehalten (z.B. die zeitliche Beschränkung des Lieferverkehrs), bei einer Zunahme des Verkehrs dürften diese Probleme zunehmen. Es war zu beobachten, dass gerade Zustellfirmen (Post, UPS) sich nicht an die Anlieferungszeiten halten. Ist der Straßenraum aber durch Längsparker begrenzt, verbleibt für diese Lastwagen keine oder nur eine sehr eingeschränkte Haltemöglichkeit.

Es können sich Staus bilden, v.a. infolge überlasteter Kreuzungsbereiche. Die Kreuzung Ludwigstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße bekäme zusätzliche vielfältige und komplizierte Verkehrsbeziehungen, die kritisch und unfallträchtig sein könnten.

2.4 Erwartete Vorteile

Insgesamt konnten 44 Parkplätze zusätzlich gewonnen werden.

- Südteil: Auf der Ostseite wurden 18 Parkplätze längs entlang der Fahrbahn eingerichtet, um die Fahrbahnbegrenzung zusätzlich zu unterstreichen. Auf der Westseite waren aufgrund der Verkehrsführung keine Parkplätze möglich.
- Nordteil: Es waren 26 Längsparkplätze entlang der Fahrbahnbegrenzung möglich. Die Parkplätze wurden mit etwas Abstand zueinander markiert, damit die Querung für die Fußgänger erleichtert wird.

Die Öffnung für den Fahrzeugverkehr bedeutet zumindest in verkehrlicher Hinsicht eine Belebung der Ludwigstraße. Kunden der Einzelhandelsgeschäfte können z.T. vor den Läden parken und ihren Einkäufen nachgehen.

Aus Sicht der Einzelhändler wäre damit auch eine allgemeine Aufbruchstimmung möglich, die dem Einzelhandel insgesamt Schwung verleihen und Investitionen nach sich ziehen könnte. Der Handel versprach sich mehr Leben in der Straße und höhere Umsätze.

Ob das zu einer spürbaren Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Einzelhändler führen wird war unsicher. Denn dies ist nicht alleine davon, sondern auch z.B. vom Angebot der Geschäfte, den Mieten oder der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig.

2.5 Befürchtete Nachteile

Die Fußgängerzone Ludwigstraße ist in ihrer Anlage nicht für den kombinierten Verkehr von Straßenbahn, Autoverkehr, Lieferverkehr, Radfahrer und Fußgänger ausgelegt. Die Aufenthaltsqualität in der Straße würde durch die Öffnung für den Autoverkehr deutlich abnehmen.

Der für Fußgänger verbleibende Verkehrsraum wäre sicherlich ausreichend, würde aber durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden. Eng würde es an manchen Stellen, wenn zahlreiche Sonderauslagen der Geschäfte hinzukommen. Durch die Straßenbahn liefen die Fußgänger aber bereits vorher überwiegend entlang der Ladenfronten und hielten sich kaum in der Mitte der Straße auf.

Wegen des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes zwischen parkenden Autos und der Straßenbahn wäre ein Überholen der Radfahrer für die Straßenbahn kaum möglich. Es konnte nicht davon ausgegangen werden, dass alle Radfahrer 20 km/h fahren wie die Straßenbahn auch. Dieser Streifen ist nicht eben, sondern hat ein seitliches Gefälle weg von der Straßenbahn. Radfahrer wären in diesem ohnehin engen Streifen auch der Gefahr der unachtsam geöffneten Autotüren ausgesetzt.

2.6 Begleitforschung

Unter Berücksichtigung der dargestellten Chancen und Risiken gab der Stadtrat grünes Licht für den sechsmonatigen Versuch in der Ludwigstraße. Die Satzung der Fußgängerzone wurde für diese Zeit außer Kraft gesetzt.

Um am Ende der Versuchsphase einige Kriterien für die Bewertung eines Erfolgs oder Misserfolgs zu haben, wurde im Vorfeld mit den beteiligten Institutionen ein Katalog zusammengestellt, der auch Gegenstand des Ratsbeschlusses war. Beim ersten Runden Tisch wurde darüber diskutiert und die Liste auf Vollständigkeit überprüft.

Folgende Indikatoren wurden herangezogen:

| Indikator | Erläuterung |
|--|---|
| Passantenfrequenz | An bestimmten Zählstellen vorher und nachher, Zunahme/Abnahme |
| Kfz-Frequenz | Vergleich zu anderen Straßen in LU bzw. in Nachbarstraßen |
| Unfallstatistik, Gefährdungen, Behinderungen | Polizeiberichte, Video, Konflikt Auslagen mit Parken und Fußgänger |
| Parkplatzuntersuchung | Anteil Dauerparker, Kunden, Falschparker, freie Stellplätze |
| Straßenbahnbetrieb | Verspätungen, Behinderungen |
| Veränderungen beim Handel | Geschäftsbesatz, Stimmung |
| Befragungen von Passanten, Kunden, Gewerbetreibenden | Subjektives Empfinden der Maßnahmen, Umsatz, Zufriedenheit von Kunden und Lieferanten |
| Befragung der Anwohner | Subjektives Empfinden von Ruhe, Sicherheit |
| Oberflächenbelag | Auftretende Schäden beobachten, dauerhafte Eignung |
| Einbauten, Lampen, Bäume | Beschädigungen, Folgekosten |

3. Beteiligungsverfahren

Im Vorfeld diente eine öffentliche Veranstaltung dem Vorstellen und Diskutieren der Pläne. Während der Versuchsphase wurde ein Runder Tisch eingerichtet und eine Hotline geschaltet, die aber nur einmal in Anspruch genommen wurde.

3.1 Öffentliche Diskussionsveranstaltung

Die Veranstaltung fand eine Woche vor den Beratungen des Stadtrats statt. Es waren neben Anwohnern auch Gewerbetreibende aus der Ludwigstraße und Vertreter der Parteien anwesend, insgesamt ca. 60 bis 70 Personen. Zur Diskussion gestellt wurden die Planungen für die Versuchsphase, Vertreter von Verwaltung, Polizei und Verkehrsbetrieben standen für Fragen zur Verfügung.

Der Abend war von einer engagierten und sachlichen Diskussion geprägt. Die Statements waren sowohl für als auch gegen die probeweise Öffnung der Ludwigstraße. Sie sind nachfolgend stichwortartig wiedergegeben. Vertreter der Anwohner äußerten sich eher kritisch, Vertreter der Einzelhändler eher mit positiver Erwartung. Allerdings meldete sich auch ein Einzelhändler zu Wort, der von der Öffnung mehr Nachteile befürchtete durch den Verlust von Aufenthaltsqualität.

Angesichts der sich offensichtlich verschlechternden Lage in der Einkaufsstraße, unter der sowohl Anwohner, Hausbesitzer als auch Händler leiden, wurde ein zentrales Argument für diesen Versuch, möglichst zu vermeiden, sich in ein paar Jahren dem Vorwurf ausgesetzt zu sehen, es nicht wenigstens versucht zu haben, die Situation in der Ludwigstraße zu verbessern. Im Sinne einer wirtschaftlichen Mitverantwortung werden durch eine stabile Lage der Geschäfte auch zahlreiche Arbeitsplätze gesichert, wird Kaufkraft gebunden und die Funktion des Oberzentrums wahrgenommen. Von einer „sterbenden“ City-Straße wäre die Stadtentwicklung dauerhaft negativ betroffen.

Insgesamt blieb der Eindruck, dass sich gegen Ende die Stimmen häuften, die einen Test befürworteten und offen die Diskussion über Erfolg der Maßnahmen einforderten. Die unterschiedlichen Positionen warben um Verständnis der jeweils anderen Seite für ihre Interessen.

Festgehalten wurden folgende Statements:

- Missbrauch der Parkplätze wird befürchtet.
- Dadurch wird Überwachung erforderlich, die mehr kostet.
- Wo sollen sich Fußgänger noch bewegen?
- Wenn nichts passiert gehen Investitionen weiter zurück, es entsteht ein Sicherheitsproblem für alle, Geschäfte und Wohnungen.
- Test zulassen im Sinne von „Lasst es uns versuchen“.
- Sowohl Geschäfts- als auch Anwohnerinteressen beachten.
- Ludwigshafener Bürger gehen auch nach Mannheim in die Fußgängerzone.
- Kunde muss bummeln können.
- Ab 18.00 nur be- und entladen erlauben.
- Es fehlt Aufenthaltsqualität, auch zum Hinsetzen.
- Anwohner um Verständnis für die Lage der Geschäfte bitten.
- Jedes Auto verursacht Abgase !
- Klappernde Regenrinne ist lästig.
- Wieso geht Ludwigstraße nicht, obwohl dort höherwertige Geschäfte sind ?
- Ziel : Platz in der Innenstadt nutzen, vorhandene Parkplätze sind eine Stärke.
- Länger als 6 Monate testen.

- „ Es fehlen die Leute in der Ludwigstraße“.
- Sind Parkhäuser überhaupt ausgelastet ?
- Alle sind aufgerufen, die Ärmel hochzukrempeln, nicht nur die Stadt.
- Umfeld in der gesamten Innenstadt verbessern.
- Ludwigstraße ist Visitenkarte, daher muss dort etwas geschehen.
- Zugang zum Rhein verbessern.

3.2 Runder Tisch

Nachdem der Stadtrat die Verwaltung beauftragt hatte, den Versuch durchzuführen, wurde auf Vorschlag von Oberbürgermeister Dr. Schulte ein Runder Tisch eingerichtet. Die sachliche und engagierte Gesprächsatmosphäre der öffentlichen Veranstaltung im Vorfeld bot dafür eine günstige Ausgangslage.

Der Runde Tisch war eine öffentliche Veranstaltung. Vertreter folgender Institutionen nahmen daran teil: Verkehrsbetriebe, Polizei, Ortsvorsteher, Einzelhandelsverband, Initiative König Ludwigstraße, Marketingverein und Vertreter der Fachsparten der Stadtverwaltung. Eingeladen wurden alle Anwohner und Gewerbetreibende in der Ludwigstraße sowie die Presse. Die Moderation hatte Prof. Dr. Walz von der Fachhochschule für Wirtschaft übernommen. Unter den Teilnehmern wurden vier Termine vereinbart.

Folgende Ziele wurden verfolgt:

- Informationsaustausch während der Versuchsphase unter den Fachleuten, aber auch mit Anwohnern und Politik
- Mitteilung und Austausch der ermittelten Daten
- Ein Votum an die stadträtlichen Gremien am Ende des Versuchs

Mit dem Runden Tisch war es gelungen, die sachliche und engagierte Gesprächsatmosphäre zu erhalten. Über den engeren Teilnehmerkreis hinaus hatten jedoch im Schnitt nur 10- bis 15 Personen teilgenommen, die Presse hatte regelmäßig darüber berichtet. Die Chance direkt nachzufragen, aber auch kritische Bemerkungen zu machen wurde teilweise rege genutzt. Die Ergebnisse von Zählungen und Befragungen wurden präsentiert und diskutiert. Verbesserungsvorschläge der Teilnehmer wurden entgegengenommen und auf kurzem Weg umgesetzt oder sind in die weiteren Planungen eingeflossen.

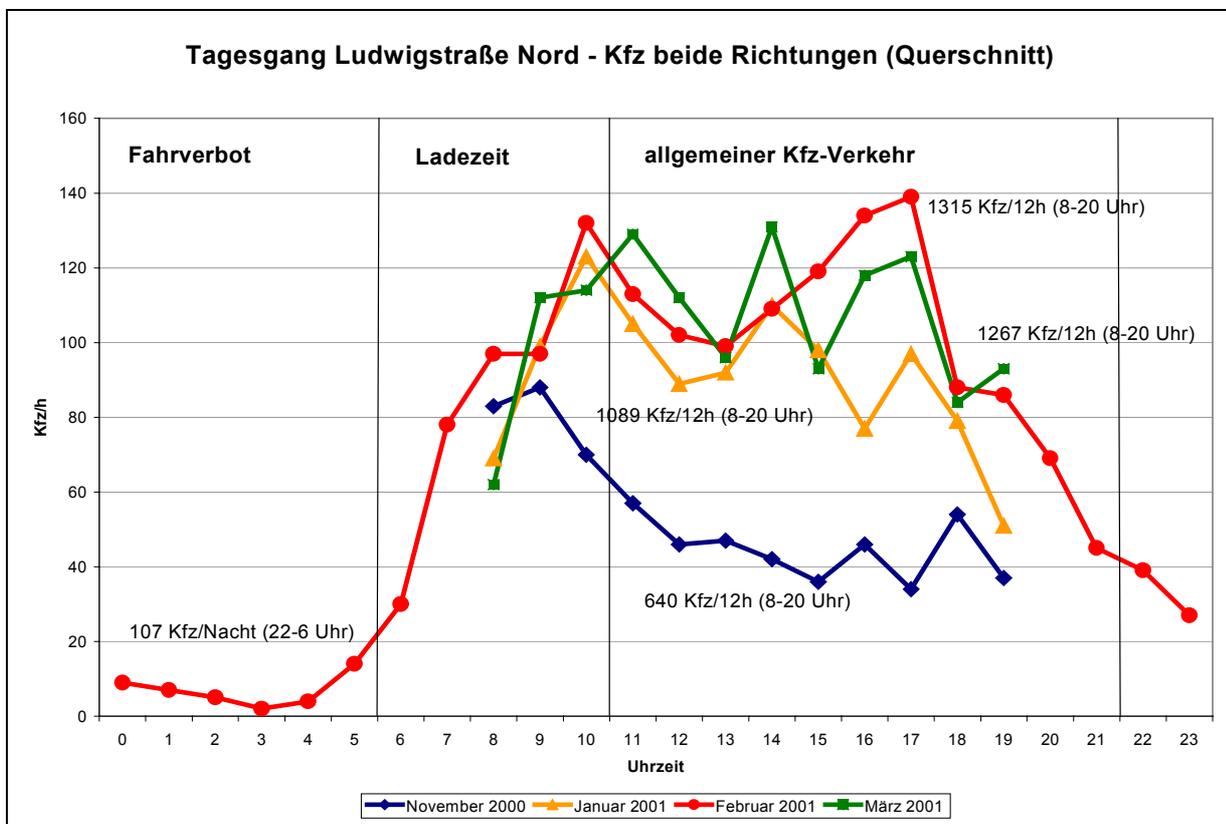
4. Ergebnisse der Versuchsphase

Die Ergebnisse wurden durch die Fachsparten der Verwaltung und z.T. mit Unterstützung des Marketingvereins Ludwigshafen erhoben und am Runden Tisch vorgestellt und diskutiert. Zusammen mit den dort eingebrachten Berichten und Anregungen flossen sie in die Ratsvorlage ein.

4.1 Verkehrsgeschehen

Das Verkehrsgeschehen kann zusammenfassend als ruhig bezeichnet werden. Die gezählten Kfz-Mengen in den Spitzenstunden entsprechen den unteren Werten in Erschließungsstraßen (Abb. 2). Das befürchtete Verkehrschaos war – aufgrund der geringen Verkehrsmenge - ausgeblieben und das beobachtete Fehlverhalten bewegte sich in einem noch vertretbaren Rahmen bzw. es führte bislang nicht zu gravierenden Unfällen.

Abb.2: Tagesgang Ludwigstraße Nord

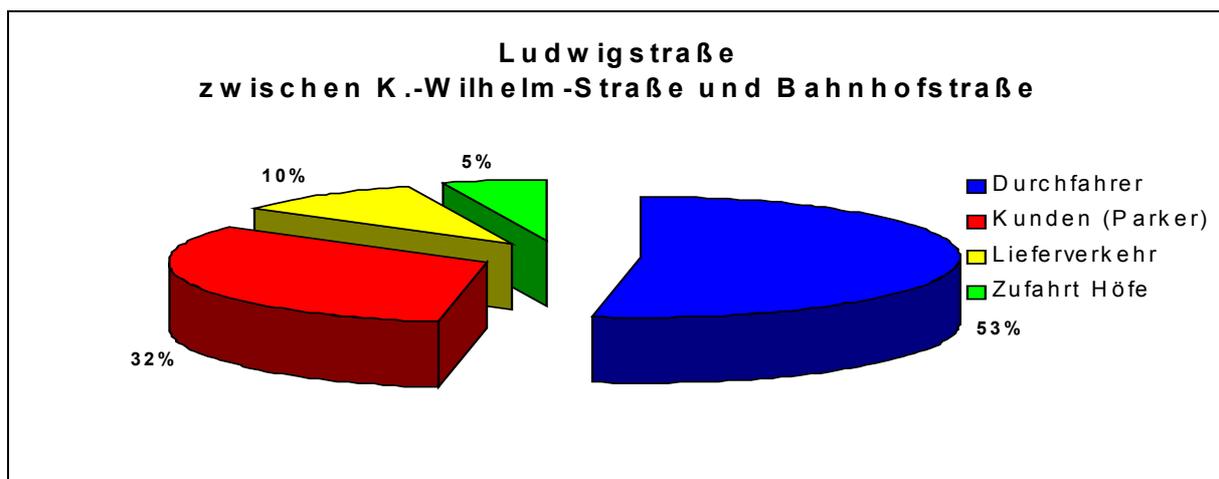


Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtplanung – Verkehrsplanung

Deutlich werden die drei Spitzen nach Öffnung der Geschäfte (ca. 10 Uhr), am frühen Nachmittag (ca. 14.00 Uhr) und während des Feierabendverkehrs (ca. 17.00 Uhr). Das widerrechtliche Einfahren in den späten Abendstunden und nachts wird ebenfalls aufgezeigt. Die Werte für November 2000 sind als Vergleichswert für die Verkehrsmenge zu Zeiten der Fußgängerzone nur bedingt aussagekräftig, weil einige Autofahrer den offiziellen Startschuss der Versuchsphase nicht abwarteten und bereits durchgefahren waren. Die Verkehrsbelastungen der verschiedenen Richtungen können den Abbildungen 12 und 13 im Anhang (Seite 22) entnommen werden.

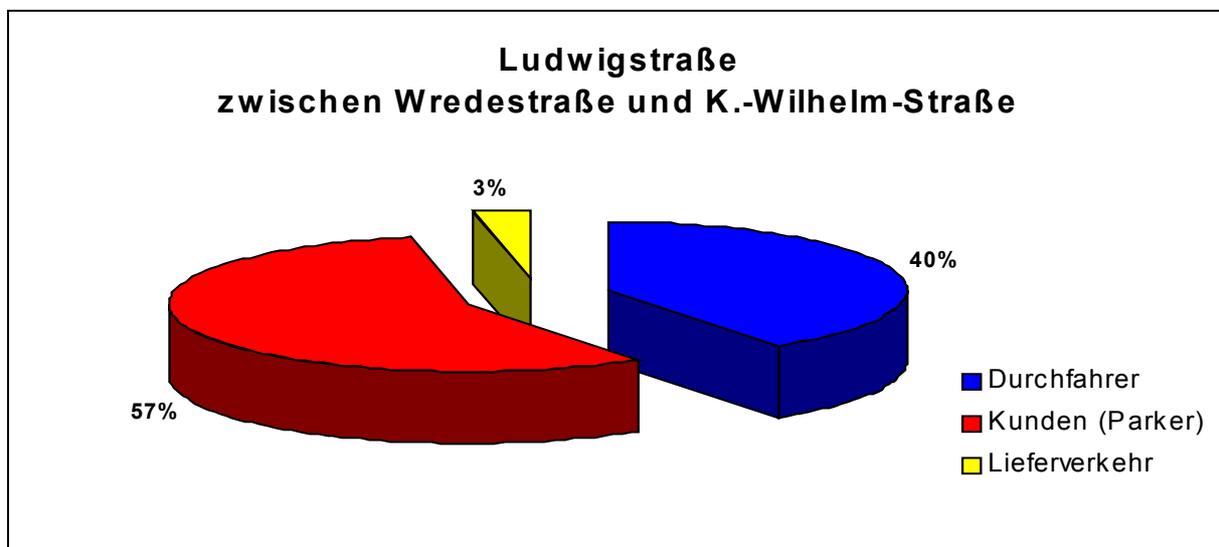
Etwa die Hälfte der einfahrenden Fahrzeuge konnten dem Durchgangsverkehr zugerechnet werden (Abb. 3 und 4), aber die absoluten Werte waren auch hier gering, so dass der Durchgangsverkehr während des Versuchs kein Problem darstellte.

Abb.3: Durchgangsverkehr Nordteil, März 2001



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtplanung – Verkehrsplanung

Abb.4: Durchgangsverkehr Südteil, März 2001



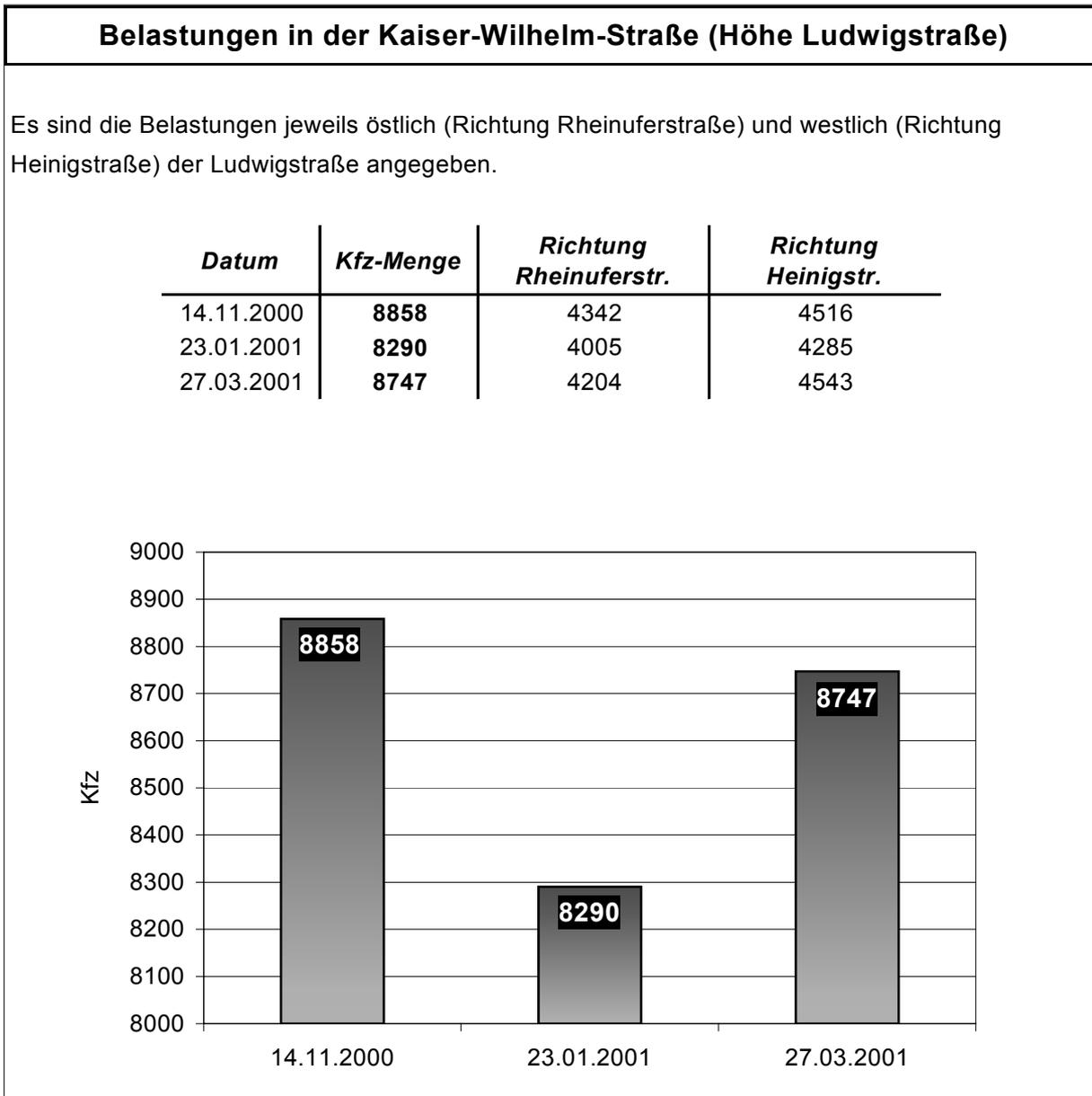
Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtplanung – Verkehrsplanung

Im Nordteil der Ludwigstraße konnten lediglich rund 30% der einfahrenden Kfz zu den potentiellen Kunden gezählt werden, im Südteil waren es dagegen mit 57% deutlich mehr. Die Nutzergruppen im Tagesverlauf gibt Abbildung 14 im Anhang (Seite 24) wieder.

An der Kreuzung Kaiser-Wilhelm-Straße/Ludwigstraße waren in der Kaiser-Wilhelm-Straße (sowohl in Richtung Heinigstraße als auch in Richtung Rheinuferstraße) keine höheren Kfz-Mengen festzustellen (Abb. 5). Dies deutet darauf hin, dass es in diesem Bereich lediglich zu einer Verlagerung von Verkehren gekommen war. Vermutlich ist dies durch das kostenlose Parken während der Probephase zu erklären. Diejenigen, die ohnehin schon in die Innenstadt kommen, nutzten das neue kostenlose Parkangebot. Eine Zunahme an Kunden lässt sich hieraus nicht ableiten.

Laut Auskunft der Polizei wurden während der Probephase 20 Unfälle registriert, davon 2 mit Straßenbahnen, die übrigen bei Parkvorgängen und bei Kollisionen mit Einbauten (Lampen, Vitrinen). Personen waren glücklicherweise nicht betroffen. Eine Bewertung ist schwierig, weil eine Vergleichsmöglichkeit fehlt. Insgesamt wurden der Polizei keine Auffälligkeiten anderer Art bekannt (Ruhestörung usw.).

Abb. 5: Belastungen in der Kaiser-Wilhelm-Straße



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtplanung – Verkehrsplanung

Der Straßenbahnbetrieb lief entgegen den ursprünglichen Erwartungen der Verkehrsbetriebe ohne gravierende Störungen. Es gab 2 Unfälle und 22 Verspätungen, wobei im Mai ein Rückgang der Zwischenfälle zu beobachten war.

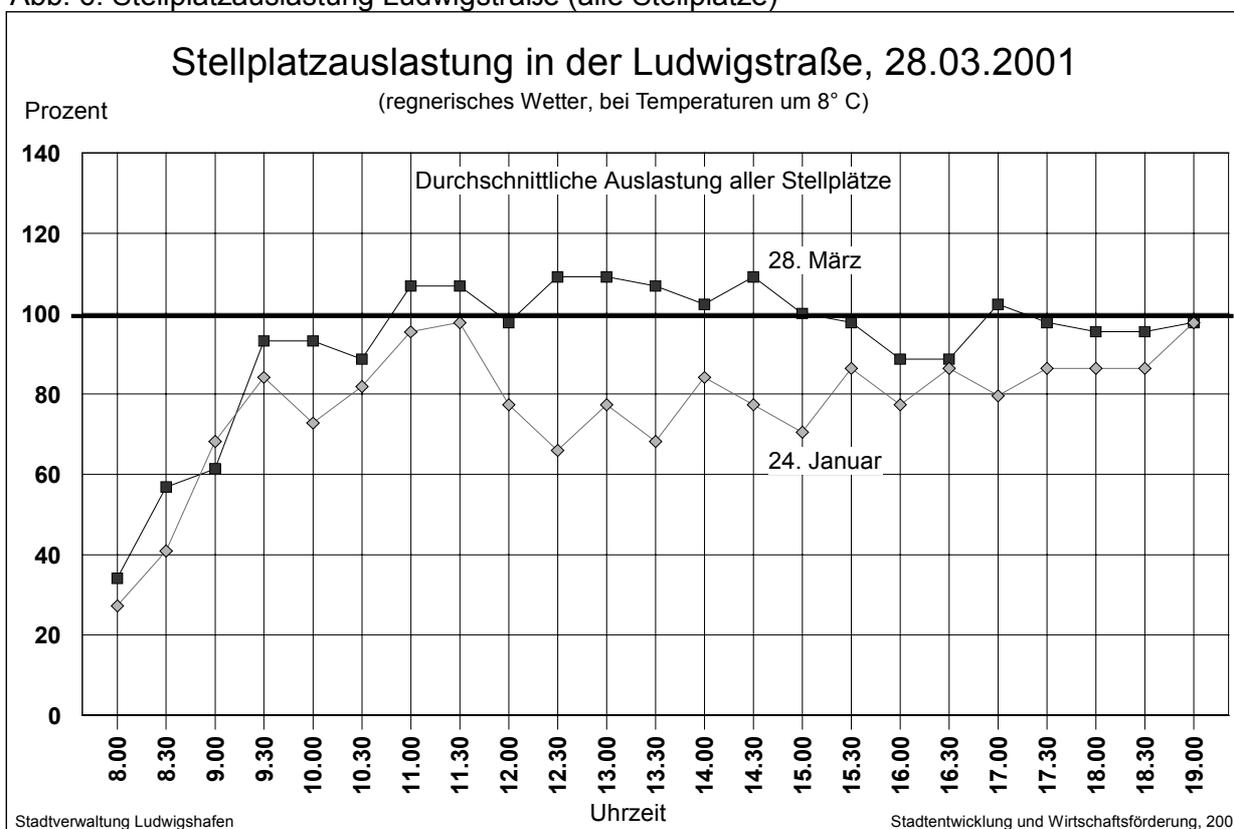
Das befürchtete Fehlverhalten wurde sehr häufig beobachtet, v.a. das Wenden in der Straße trotz durchgezogener Mittelmarkierung und das Warten auf freiwerdende Parkplätze. Aber für den Straßenbahnbetrieb waren daraus keine schwerwiegenden Betriebsstörungen geworden. Das war auch darauf zurückzuführen, dass die Straßenbahnfahrer mit erhöhter Aufmerksamkeit durch die Straße fuhren und dadurch viele Zwischenfälle vermieden werden konnten. Die Abbiegegebote und die Einbahnregelung wurden ebenfalls öfter missachtet. Die gefahrenen Geschwindigkeiten waren mit der Dauer des Test gestiegen. Mit Ausnahme einiger Ausreißer bewegten sie sich zwischen 20 und 30 km/h.

4.2 Parken

Die Parkplätze wurden im Verlauf der sechs Monate zunehmend stärker nachgefragt, während am Anfang zu allen Tageszeiten Plätze frei waren, war in der zweiten Hälfte des Versuchs häufiger eine volle Auslastung festzustellen, z.T. standen mehr Fahrzeuge in der Straße als Parkplätze vorhanden waren (Abb. 6).

In den ersten Wochen gab es Zeitpunkte, an denen gerade mal 50 bis 60% der Parkplätze genutzt wurden, im Südteil war die Auslastung immer geringer als im Nordteil, wo auch der Verkehr insgesamt höher war durch den Zweirichtungsverkehr. Im Laufe der Versuchszeit haben sich beide Straßenabschnitte angeglichen und die Belegung der Parkplätze verlief gleichmäßiger im Tagesverlauf (vgl. Abb. 15, Anhang Seite 25)

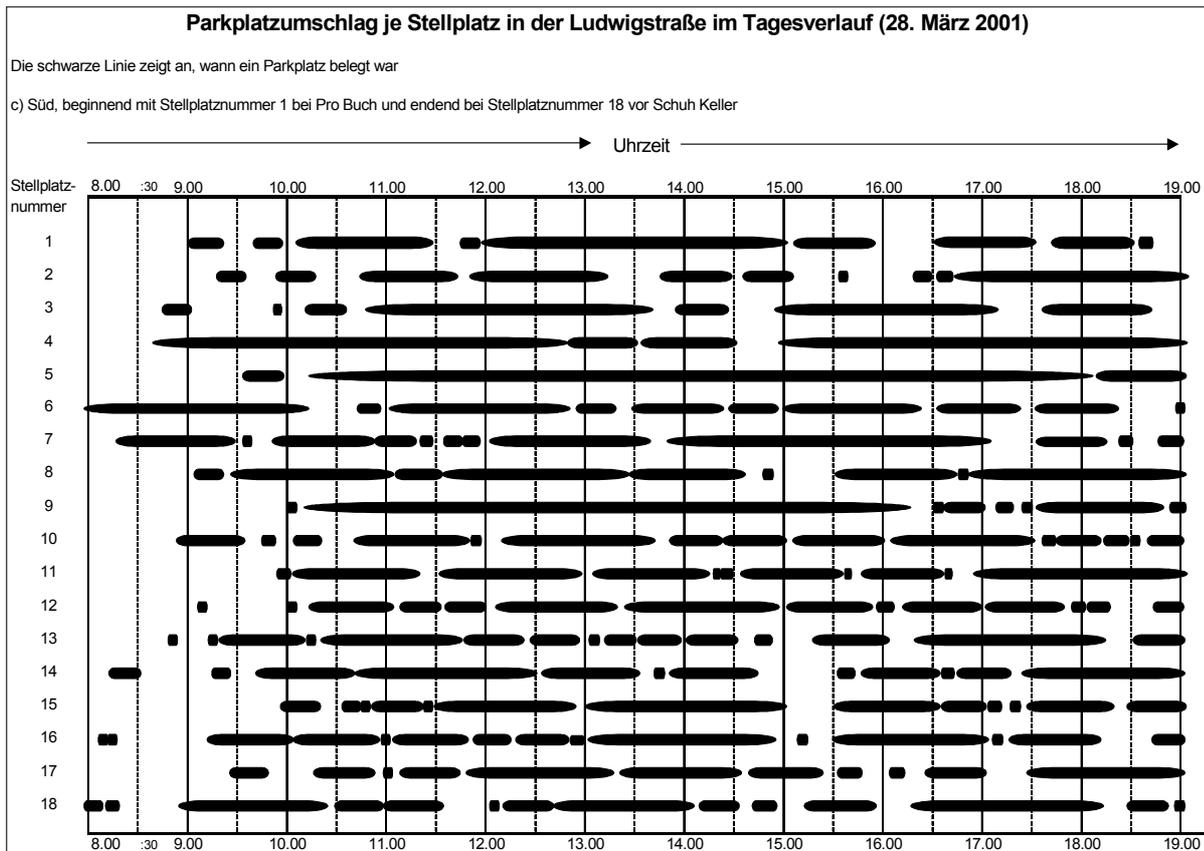
Abb. 6: Stellplatzauslastung Ludwigstraße (alle Stellplätze)



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Etwa die Hälfte der Parkvorgänge waren Kurzzeitparker bis zu einer halben Stunde, es wurden aber auch viele beobachtet, die durch Weiterdrehen der Parkscheibe deutlich länger als erlaubt parkten. Während der Zählungen konnten auch zahlreiche Anlieger bei diesem Verhalten beobachtet werden. Der Slogan des Einzelhandels „Stop and Shop“ wurde für die Ludwigstraße selbst nur bedingt Realität. Abbildung 7 zeigt beispielhaft die Belegung der einzelnen Parkplätze im Tagesverlauf (die übrigen Parkplätze sind in Abb. 16 im Anhang Seite 26 dargestellt). Deutlich werden Zeitüberschreitungen durch die langen schwarzen Linien. Ausgesprochen häufiger Wechsel auf einzelnen Parkplätzen ist seltener zu erkennen. Viele Parkende hatten natürlich auch Ziele in anderen Innenstadtteilen und nutzen die Parkzeit weitgehend aus.

Abb. 7: Parkplatzumschlag je Parkplatz, Ludwigstraße Nordteil, Ostseite (28.03.01)



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Auch das Parken außerhalb der erlaubten Zeiten (vor 11.00 und nach 20.00 Uhr) war häufig zu beobachten. Vormittags kamen z.B. die ersten Kunden, da die Geschäfte zwischen 9.00 und 10.00 Uhr öffneten, und hatten das Verbot vor 11.00 Uhr nicht wahrgenommen.

Die 11.00 Uhr Grenze (vorher Anlieferung, danach normales Parken) hatte sich auch aus einem anderen Grund nicht bewährt. Laut Vertretern des Handels und den Ergebnissen der Zählungen wurde die für Lieferanten vorgehaltene Zeit vor 11.00 Uhr nicht mehr benötigt, weil die Anlieferung sich auf den ganzen Tag verteilte.

4.3 Straßenbau

Der Straßenoberbau hielt den zusätzlichen Belastungen stand. Es kam jedoch vermehrt zu Beschädigungen an der Pflasterung, d.h. an einigen in der ganzen Straße verstreut liegenden Stellen lockerten sich Pflastersteine, die neu verlegt werden mussten. Zum Teil gab es solche Schäden auch vorher schon, auffällig war das gehäufte Auftreten während dieser sechs Monate. Da der Pflasterbelag inzwischen über zehn Jahre alt ist, ist es aber durchaus auch möglich, dass normale Abnutzungserscheinungen einfach nur früher aufgetreten waren.

Durch die kleineren Flächen zum Rangieren und Parken der Lieferfahrzeuge kam es zu häufigeren Beschädigungen der zu niedrig hängenden Kugelleuchten. Die Beleuchtung ist nicht nur in ihrer Höhe sondern auch mit ihrer Leuchtstärke nur für eine Fußgängerzone ausgelegt und wird den Anforderungen des normalen Kfz-Verkehrs nicht gerecht. Bei einer dauerhaften Lösung müsste sie daher ersetzt werden.

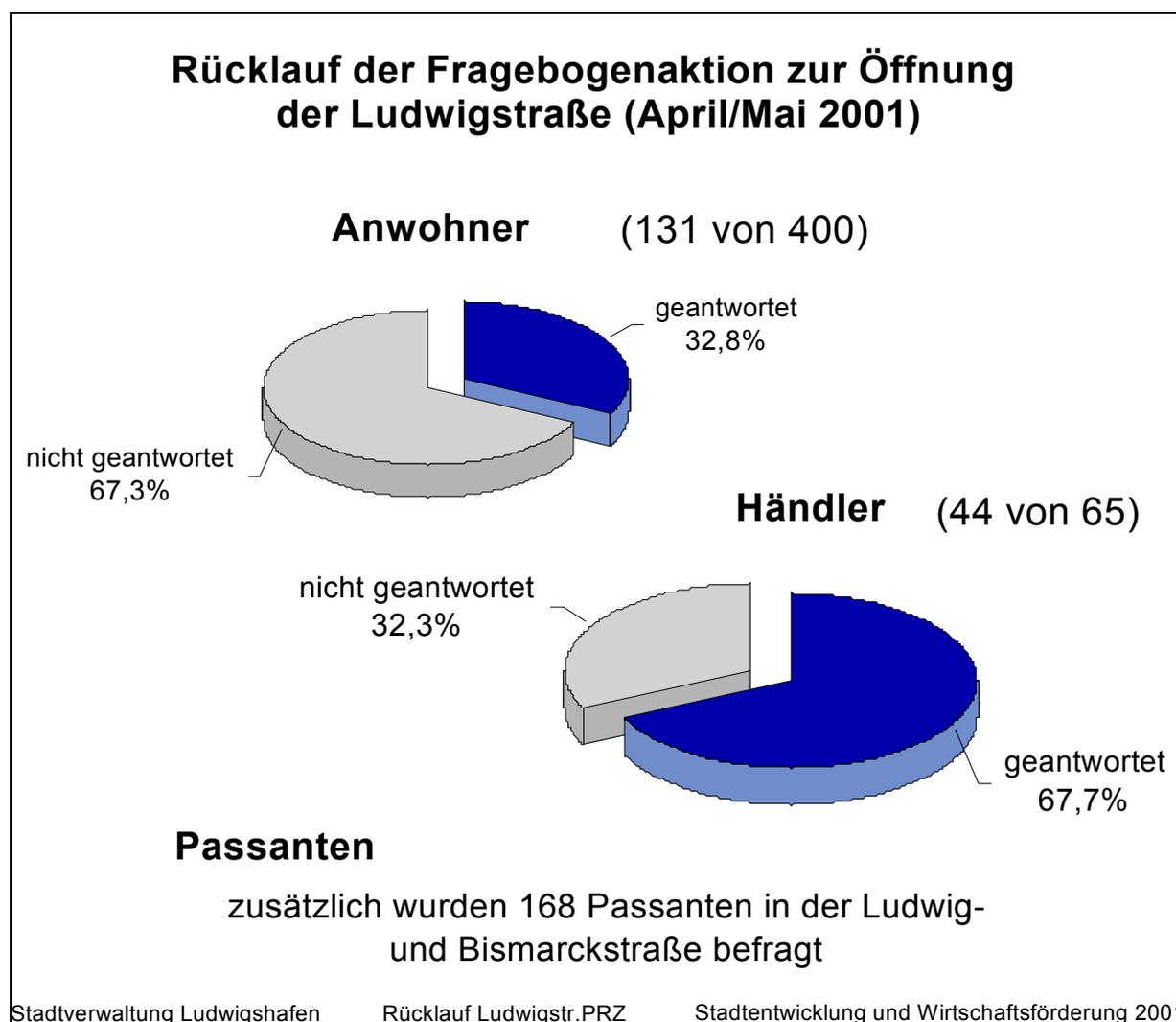
4.4 Befragungen

Von 400 an die Anwohner ausgeteilten Fragebögen kamen 131 ausgefüllt zurück (33%), von 65 angeschriebenen Händlern antworteten 44 (68%). Zusätzlich wurden insgesamt 168 Passanten in Ludwig- und Bismarckstraße befragt (Abb. 8).

Der Rücklauf bei der Anwohnerbefragung ist aus rein methodischer Sicht mit 33% relativ hoch für eine postalische Befragung ohne Erinnerungsschreiben. Bei der vermuteten starken Betroffenheit der Befragten hätte man jedoch mit deutlich mehr Antworten rechnen können. Offensichtlich stieß das Thema bei den Anwohnern nicht auf sehr großes Interesse. Erfahrungsgemäß sind es gerade Verkehrsprobleme, die z.T. heftige Reaktionen unter den Anliegern hervorrufen, wenn sie auf starkes Missfallen stoßen.

Demgegenüber erscheint der Rücklauf der Händlerbefragung mit 68% relativ niedrig, wenn man das starke Interesse der Einzelhändler für die Maßnahme berücksichtigt.

Abb. 8: Rücklauf der Befragungen

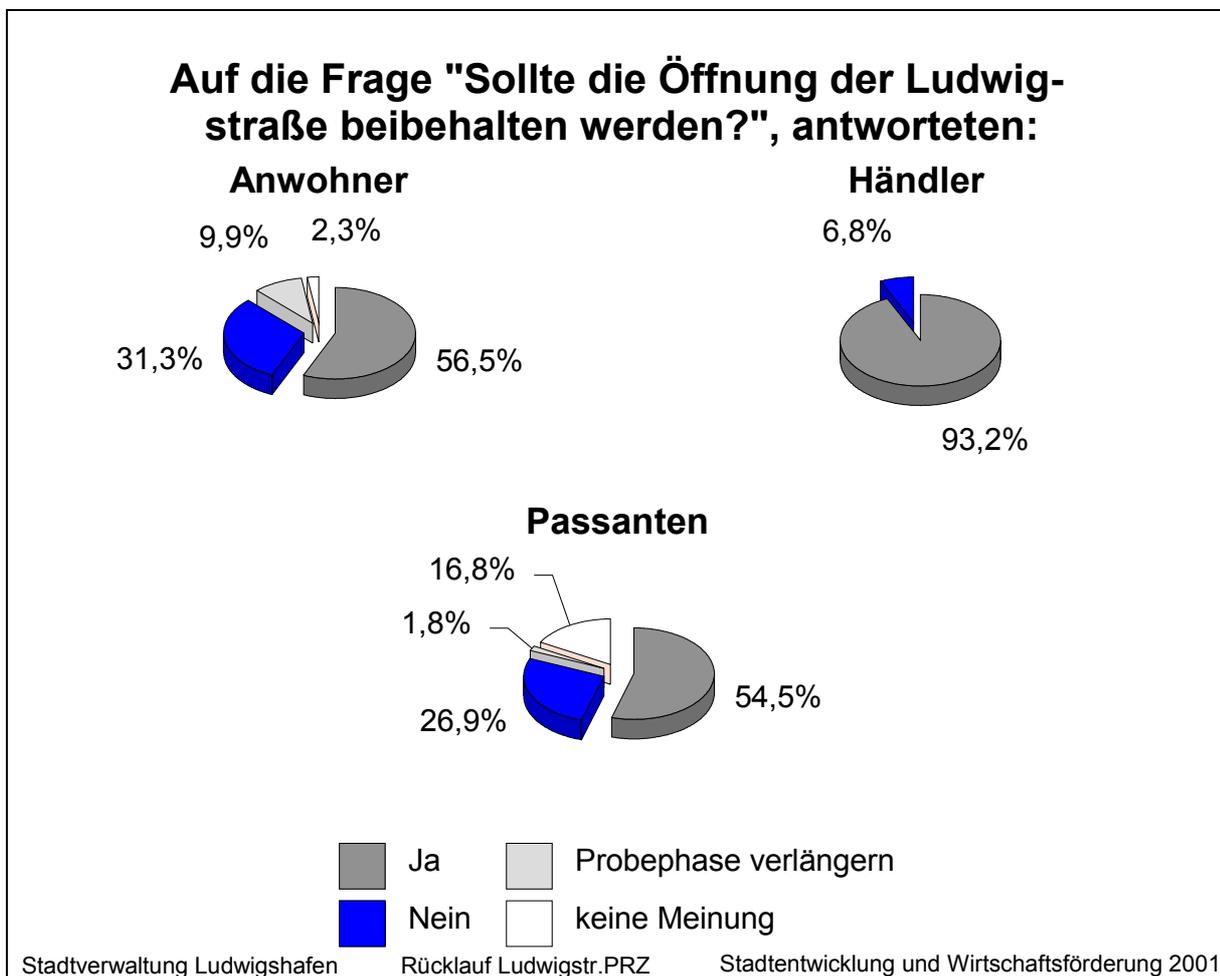


Während der Befragung der Passanten war die Antwortbereitschaft zeitweise gering. Sie erhöhte sich nur unwesentlich, wenn auf das Thema hingewiesen wurde. Einerseits wollten viele nicht aufgehalten werden, andererseits wurde recht häufig Gleichgültigkeit gegenüber der Fragestellung geäußert.

Die Antworten auf die Frage „Sollte die Öffnung der Ludwigstraße beibehalten werden?“ waren für alle drei Gruppen überwiegend durch Zustimmung gekennzeichnet (Abb. 9). Eindeutig und ohne Unentschlossene bejahten 93% der Händler diese Frage. Etwas überraschend lehnten 7% (entspricht drei Befragten) das Projekt ab. Sowohl Anwohner als auch Passanten befürworteten mehrheitlich die Öffnung der Ludwigstraße. Beide Gruppen unterscheiden sich hauptsächlich dadurch, dass diejenigen, die keine Meinung dazu hatten, bei der Gruppe der Passanten häufiger vertreten waren als bei den Anwohnern. Die Möglichkeit, die Dauer des Versuchs zu verlängern, spielte bei allen Befragten nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich von 10% der befragten Anwohner wurde diese Variante in Betracht gezogen.

Die Zustimmung unter den Anwohnern war breit und über alle Altersklassen verteilt. Tendenziell nahm sie jedoch mit zunehmendem Alter und mit längerer Wohndauer etwas ab. Aber ein starker oder erklärender Zusammenhang ist nicht gegeben.

Abb. 9: „Sollte die Öffnung der Ludwigstraße beibehalten werden?“

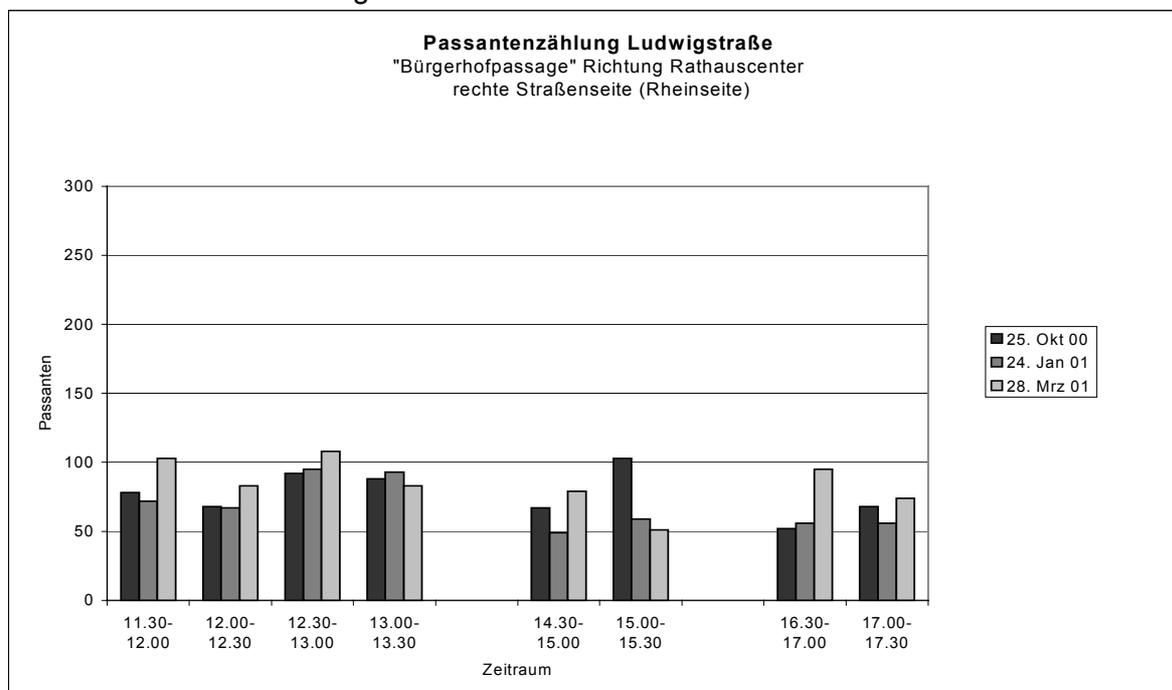


4.5 Belebung der Ludwigstraße

Selbstverständlich ist in der Ludwigstraße selbst der Verkehr angestiegen, da bisher nur einige Lieferfahrzeuge u.ä. einfahren durften. Zieht man die benachbarten Straßen in die Betrachtung mit ein sieht es anders aus. Die Knotenpunktzählung des fließenden Verkehrs an der Kaiser-Wilhelm-Straße (Abb. 5) belegte, dass offensichtlich lediglich eine Verlagerung vorhandener Verkehrsströme stattgefunden hat, d.h. aus diesen Zahlen ließen sich keine zusätzlichen potentiellen Kunden ableiten.

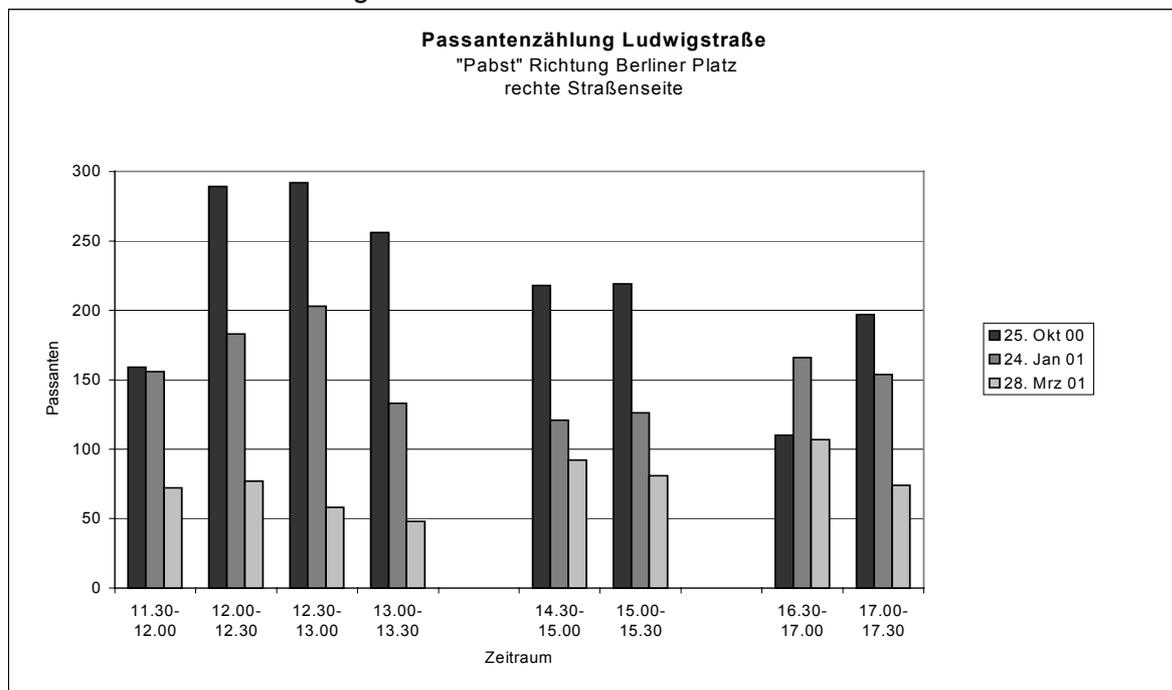
Die Passantenzählung wird aufgrund von zwei in ihrer Aussagekraft beispielhaften Zählpunkte dargestellt. Sie zeigen, dass im Nordteil der Ludwigstraße eine Zunahme zu bestimmten Tageszeiten eingetreten war, allerdings wie in Abb. 10 ersichtlich auf geringem Niveau. Im Südteil dagegen gab es eine starke Abnahme der Fußgängerfrequenz, und zwar von einem deutlich höheren auf ein vergleichbar niedriges Niveau wie im Nordteil. Für beide Straßenabschnitte zusammen gesehen belegen auch diese Zahlen keine Frequenzsteigerung.

Abb. 10: Passantenzählung Nordteil



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Abb. 11: Passantenzählung Südteil



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Dagegen beurteilten 87% der befragten Händler die aktuelle Kundenfrequenz positiv. Auch die Umsatzentwicklung bewertete der Einzelhandel positiv. Diese unterschiedlichen Beobachtungen müssen sich nicht widersprechen. Genau genommen können bei stagnierenden Verkehrsfrequenzen die Kunden auch zunehmen, weil bei den Zählungen das Merkmal „Kunde der Geschäfte“ nicht erfasst worden ist. Die Einschätzungen der Einzelhändler wurden (verständlicherweise) nicht mit Zahlen belegt, daher ist hierbei eine objektive Bewertung kaum möglich.

Am Geschäftsbesatz ist zumindest keine positive Veränderung eingetreten, einer Geschäftsneueröffnung (Bürodienstleister in Haupteinkaufsstraße !) standen zwei Schließungen gegenüber. Letztlich wird die Zeit zeigen, ob die für den Handel fördernde Wirkung dieser Maßnahme eintritt.

Eine Belebung wurde am Runden Tisch von Seiten der Händler aber auch von Anwohnern gesehen, allein durch das Nebeneinander der Verkehrsmittel sei zumindest eine optische Belebung zu verzeichnen. Unter den Vorteilen einer Öffnung wurden von allen Befragten das verbesserte Parkplatzangebot und die Stärkung des Einzelhandels häufiger genannt, „Belebung“ spielte keine große Rolle. Zu den Nachteilen zählten zu viel Verkehr und Gefahr für Passanten. Gestiegenes Sicherheitsgefühl und Aufbruchstimmung spielten bei den befragten Passanten eine sehr untergeordnete Rolle, die Anwohner verspürten dies jedoch häufiger. Insbesondere in den Abendstunden sei wieder mehr Leben in die Ludwigstraße zurückgekehrt.

4.6 Votum des Runden Tisches

Die Mitglieder des Runden Tisches (Polizei, VBL, IKL, Einzelhandelsverband, Marketingverein, Ortsvorsteher, Verwaltung und Anwohner) und die darüber hinaus anwesenden Personen votierten letztendlich für die Beibehaltung der Öffnung der Ludwigstraße, trotz einiger im Raum stehen gebliebener Bedenken. Die Vertreter des Einzelhandels sprachen einerseits von einem uneingeschränkten Erfolg, andererseits belegten die Zahlen nicht unbedingt die erhofften Vorteile.

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Versuch wurden dennoch Veränderungen vorgeschlagen. Die Anlieferungszeiten (bisher 9.00 bis 11.00 Uhr) können nach Aussage der Einzelhändler wegfallen, weil die Anlieferung sich auf den ganzen Tag verteilte und im wesentlichen ohne Probleme verlief. Im Interesse der Kunden sei eine Ausdehnung der Parkzeiten von 11.00 bis 20.00 Uhr auf 9.00 bis 20.00 Uhr wünschenswert, weil die 11 Uhr-Grenze für die Kunden nicht nachvollziehbar war. Das Nachtfahrverbot sollte beibehalten werden.

Die Einführung von Parkscheinautomaten wurde nur von einem Teil der Einzelhandelsvertreter begrüßt. Weil es für die Kunden bequemer sei, schlug der Einzelhandelsverband die Beibehaltung der Parkscheibenregelung vor. Aus Gründen der Gleichbehandlung mit den anderen Parkzonen und des erhöhten Missbrauchs bei Parkscheiben sollen auf jeden Fall Parkscheinautomaten installiert werden. Dadurch erhoffte man sich auch, dass sich der Ziel- und Quellverkehr in der Ludwigstraße weitgehend auf Kunden der dort ansässigen Geschäfte reduzieren wird.

4.7 Beschluss zur Öffnung der Ludwigstraße

Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse der Versuchsphase hatte der Stadtrat mit Mehrheit beschlossen, die Fußgängerzone in der Ludwigstraße dauerhaft aufzuheben.

Während der Versuchsphase waren die befürchteten Nachteile in der Ludwigstraße nicht eingetreten. Die erhofften Vorteile kamen aber auch nicht wie gewünscht zur Geltung.

Bemerkenswert war die überwiegende Zustimmung für die Öffnung der Ludwigstraße. Damit wurde eine Maßnahme gesehen, die im mentalen Sinne eine Stärkung des Einzelhandels und eine Aufbruchstimmung in der Ludwigstraße erreichen kann.

Im Vergleich zu den Bedingungen während der Versuchszeit wurde die Parkierungsregelung etwas geändert. Es sollen Parkscheinautomaten aufgestellt werden, die Parkzeit wurde auf 9.00 bis 20.00 Uhr erweitert, Höchstparkdauer 1 Stunde. Außerhalb dieser Parkzeit soll lediglich Be- und Entladen erlaubt sein. Eine Regelung für Anwohnerparken wurde aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen nicht eingerichtet. Außerdem würde bei weiteren Sonderregelungen die ohnehin schon aufwändige Beschilderung für den Verkehrsteilnehmer zu unübersichtlich werden.

Die Halteverbotszone, das Nachtfahrverbot zwischen 22.00 und 6.00 Uhr und die Tempo 20 Zone blieben bestehen. Am Straßenbau wird nichts geändert, d.h. die durchgehende Pflasterung und die bauliche Atmosphäre der Fußgängerzone bleiben erhalten. Hinzukommen lediglich dauerhafte Markierungen für die Parkplätze (Metallknöpfe), Verkehrsschilder an den Ein- bzw. Ausfahrten sowie die durchgezogene Mittelmarkierung.

Mit Ende des sechsmonatigen Versuchs am 2. Juni 2001 trat die neue Satzung am 3. Juni 2001 in Kraft.

Sowohl der sechsmonatige Versuch, als auch der endgültige Beschluss zur Aufhebung der Fußgängerzone waren insbesondere aus Kostengründen umstritten. Für die Versuchsphase waren unter Berücksichtigung möglichst kostengünstiger Ausführungen folgende Maßnahmen für ca. 120.000 DM notwendig:

| | | |
|---|----------------|-----------|
| • Verkehrszeichen | 9.000 | DM |
| • Parkplatzmarkierung (Klebestreifen) | 31.000 | DM |
| • Mittelmarkierung (Klebestreifen) | 26.000 | DM |
| • Verbesserung der Beleuchtung | 13.000 | DM |
| • Mehrkosten im Unterhalt Verkehrstechnik | 19.000 | DM |
| • Mehrkosten im Unterhalt Beleuchtung | <u>20.000</u> | <u>DM</u> |
| • Insgesamt | 118.000 | DM |

Für die dauerhafte Aufhebung der Fußgängerzone werden folgende bauliche Folgemaßnahmen notwendig, die rund 600.000 DM kosten:

| | | |
|---|----------------|-----------|
| • Herstellen der Dauermarkierung | 87.000 | DM |
| • Erneuerung der Beleuchtung | 406.000 | DM |
| • Parkscheinautomaten | 70.000 | DM |
| • Änderung der Beschilderung | 7.000 | DM |
| • Ergänzung der Lichtsignalanlage Bahnhofstraße | <u>24.000</u> | <u>DM</u> |
| • Insgesamt | 594.000 | DM |

Diesen Ausgaben stehen jedoch auch Einnahmen gegenüber. Ein Teil der Investition wird über wiederkehrende Ausbaubeiträge finanziert und durch die Parkscheinautomaten ist mit Einnahmen zu rechnen.

Von Gegnern dieser Maßnahme wurde die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion in Trier eingeschaltet, weil die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme bezweifelt wurde und die erforderlichen Ausgaben angesichts der angespannten Haushaltslage der Stadt unverantwortlich seien. Sowohl zur Entscheidung des Versuchs als auch zur dauerhaften Aufhebung der Fußgängerzone kam die Direktion zum Entschluss, dass keine Voraussetzungen vorliegen, die ein kommunalaufsichtliches Einschreiten rechtfertigen würden.

5. Übertragbarkeit auf andere Fußgängerzonen

Bei dieser für die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung deutscher Städte sicherlich außergewöhnlichen Maßnahme drängt sich die Frage auf, inwieweit sich die Erfahrungen und Ergebnisse dieses Projekts auf andere Fußgängerzonen in Ludwigshafen und in anderen Städten übertragen lassen.

Zunächst einmal sind einige Besonderheiten herauszustellen, die im Falle der Ludwigstraße eine Rolle für den Gang der Dinge gespielt haben:

- Die Ludwigstraße ist eine von zwei parallel verlaufenden Fußgängerzonen, die jedoch ungleiche Verbindungsfunktionen für Fußgänger haben. Diejenige der Ludwigstraße ist geringer ausgeprägt.
- Der Straßenbahngleiskörper bewirkte bereits eine Trennung zwischen Aufenthalts- und Verkehrsfunktion. Obwohl das Pflaster durchgehend einheitlich verlegt ist und somit der optische Eindruck nicht trennend wirkt, gingen die Fußgänger überwiegend an den Seiten entlang.
- Auch bedingt durch die Straßenbahn fehlen v.a. im Nordteil Gestaltungselemente (Brunnen o.ä.) und Freisitze der Gastronomie. Ansässige Lokale haben ihren Biergarten aus Platzgründen im rückwärtigen Teil der Straße im Bürgerhof.
- Für den Versuch waren nur geringe bauliche Veränderungen erforderlich, durch die Straßenbahn waren die Fahrspuren bereits frei von störenden Einbauten.
- Das reine Durchfahren bringt für die meisten Wegebeziehungen keine oder nur geringe Vorteile gegenüber anderen Straßen. Das erklärt auch zum Teil die geringen Verkehrsmengen.
- Die Ludwigstraße hat mit strukturellen Problemen zu kämpfen, das erhöht den Druck etwas zu unternehmen, auch für ungewöhnliche Maßnahmen.
- Parallele Entwicklungen des großflächigen Einzelhandels am Stadtrand, dadurch höhere Bereitschaft im politischen Raum für Zugeständnisse in der Innenstadt.

Es hat sich auch gezeigt, dass eine Beurteilung eines solchen Versuchs sehr schwer ist. Es war hilfreich, entsprechende Erhebungen und Befragungen durchzuführen und damit zu einer Versachlichung der Diskussion beizutragen. Von einer gründlichen Wirkungsforschung war man hierbei aber noch einige Schritte entfernt (auch aus Kostengründen). Für die sachliche und offene Diskussion zwischen allen Beteiligten hat sich auch der Runde Tisch sehr bewährt.

Den Erfolg dieses Versuchs, insbesondere für den Einzelhandel, durch objektive Kriterien nachzuweisen, ist ebenfalls schwierig. Dass Umsatzzahlen nicht offengelegt werden, ist durchaus verständlich. Außerdem gelten die Aussagen nur für den sechsmonatigen Versuch, Veränderungen in der Geschäftsentwicklung verlaufen sicherlich in längeren Zeiträumen. Daher werden die nächsten Jahre zeigen, ob die Aufbruchstimmung im Handel tatsächlich zu einer wirtschaftlichen Stabilisierung und zu mehr Investitionen führen wird.

Entscheidend waren in diesem Fall drei Aspekte: Das überwiegend positive Stimmungsbild, der ohne gravierende Störungen funktionierende Verkehrsablauf in der Testphase und die Tatsache, dass größere Straßenbaumaßnahmen nicht erforderlich waren.

Das Zusammenspiel dieser Besonderheiten vor dem Hintergrund der politischen Konstellationen machen diese Maßnahme sicherlich zu einem Einzelfall. Eine Übertragung der Ergebnisse auf andere Fußgängerzonen in Ludwigshafen oder in anderen Städten ist daher, wenn überhaupt, nur bedingt möglich. Da jede Fußgängerzone ihre eigenen Rahmenbedingungen hat, ist dies auch nicht ratsam.

6. Chronologie

- 26.06.2000 Bau- und Grundstücksausschuss beschließt:
„... die Verwaltung soll für die nächste Sitzung des BGA eine Beschlussvorlage erarbeiten, die nach entsprechender technischer Prüfung die probeweise, zeitliche befristete Öffnung der Ludwigstraße für den Verkehr ermöglicht.“
- 11.09.2000 Bau- und Grundstücksausschuss nimmt Zwischenbericht zur Kenntnis
- 10.10.2000 Öffentliche Diskussionsveranstaltung mit Anwohnern und Händlern
- 16.10.2000 Bau- und Grundstücksausschuss empfiehlt dem Stadtrat, einer probeweisen Öffnung der Ludwigstraße zuzustimmen
- 23.10.2000 Stadtrat beschließt probeweise Öffnung für die Zeit vom 01.12.2000 bis zum 02.06.2001
- 01.12.2000 Beginn der probeweisen Öffnung
- 13.12.2000 1. Runder Tisch
- 07.02.2001 2. Runder Tisch
- 04.04.2001 3. Runder Tisch
- 21.05.2001 4. Runder Tisch
- 28.05.2001 Stadtrat beschließt die dauerhafte Öffnung der Ludwigstraße
- 30.05.2001 Ortsbeirat Südliche Innenstadt stimmt für die Öffnung der Ludwigstraße
- 02.06.2001 Ende der Versuchsphase und ab 03.06.2001 dauerhafte Aufhebung der Fußgängerzone in der Ludwigstraße

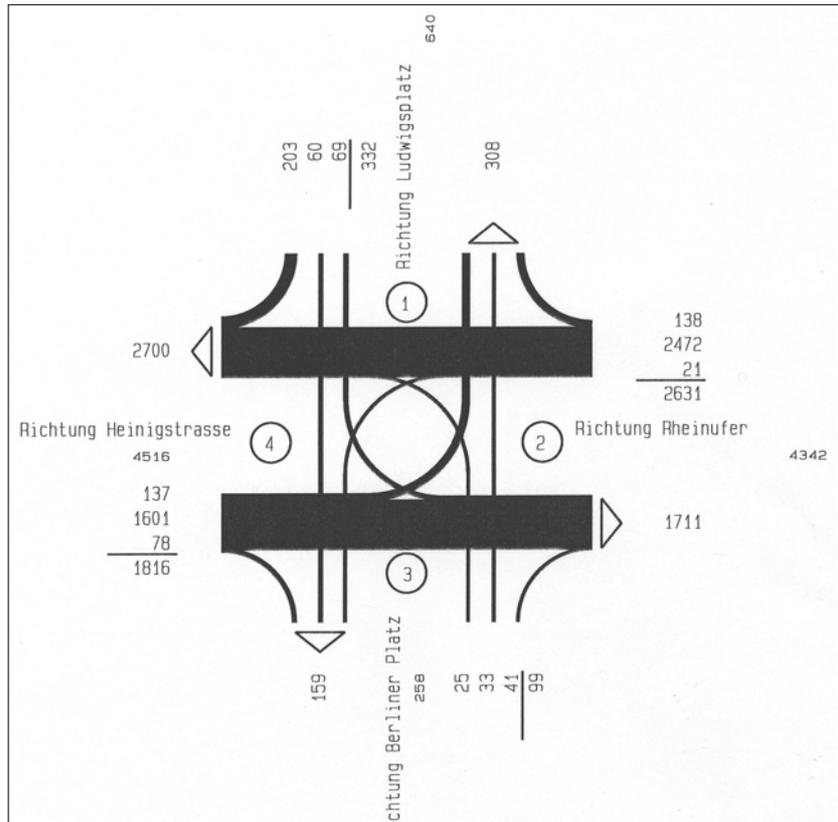
ANHANG

| | Seite |
|---|-------|
| Abb. 12: Verkehrsbelastung Ludwigstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße (14.11.00, 23.01.01) | 22 |
| Abb. 13: Verkehrsbelastung Ludwigstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße (27.03.01)..... | 23 |
| Abb. 14: Verkehr in der Ludwigstraße nach Nutzergruppen (29.03.01)..... | 24 |
| Abb. 15: Stellplatzauslastung in den drei Teilbereichen der Ludwigstraße (24.01.01, 28.03.01)..... | 25 |
| Abb. 16: Parkplatzumschlag je Stellplatz, Nordteil Westseite und Südteil (28.03.01)..... | 26 |
| Pressespiegel | 27 |

Abb. 12: Verkehrsbelastung Ludwigstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße
(Anzahl Kfz werktags von 8.00 bis 20.00 Uhr)

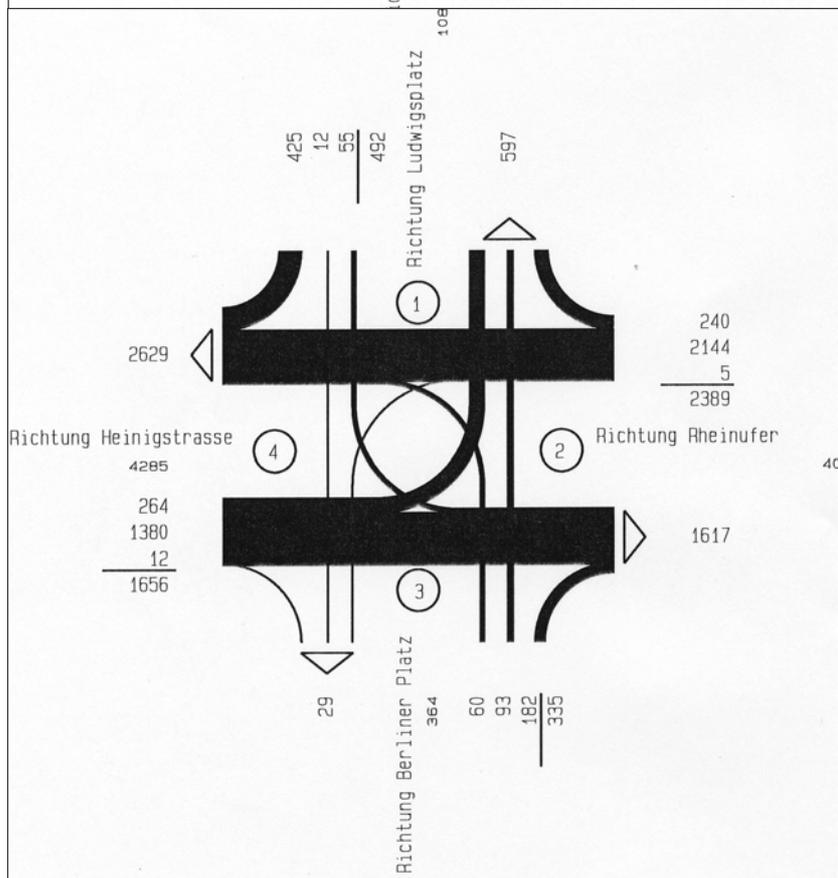
**Zählung vor Öffnung
der Ludwigstraße**

**(Dienstag,
14. November 2000)**



**Zählung nach Öffnung
der Ludwigstraße**

**(Dienstag,
23. Januar 2001)**

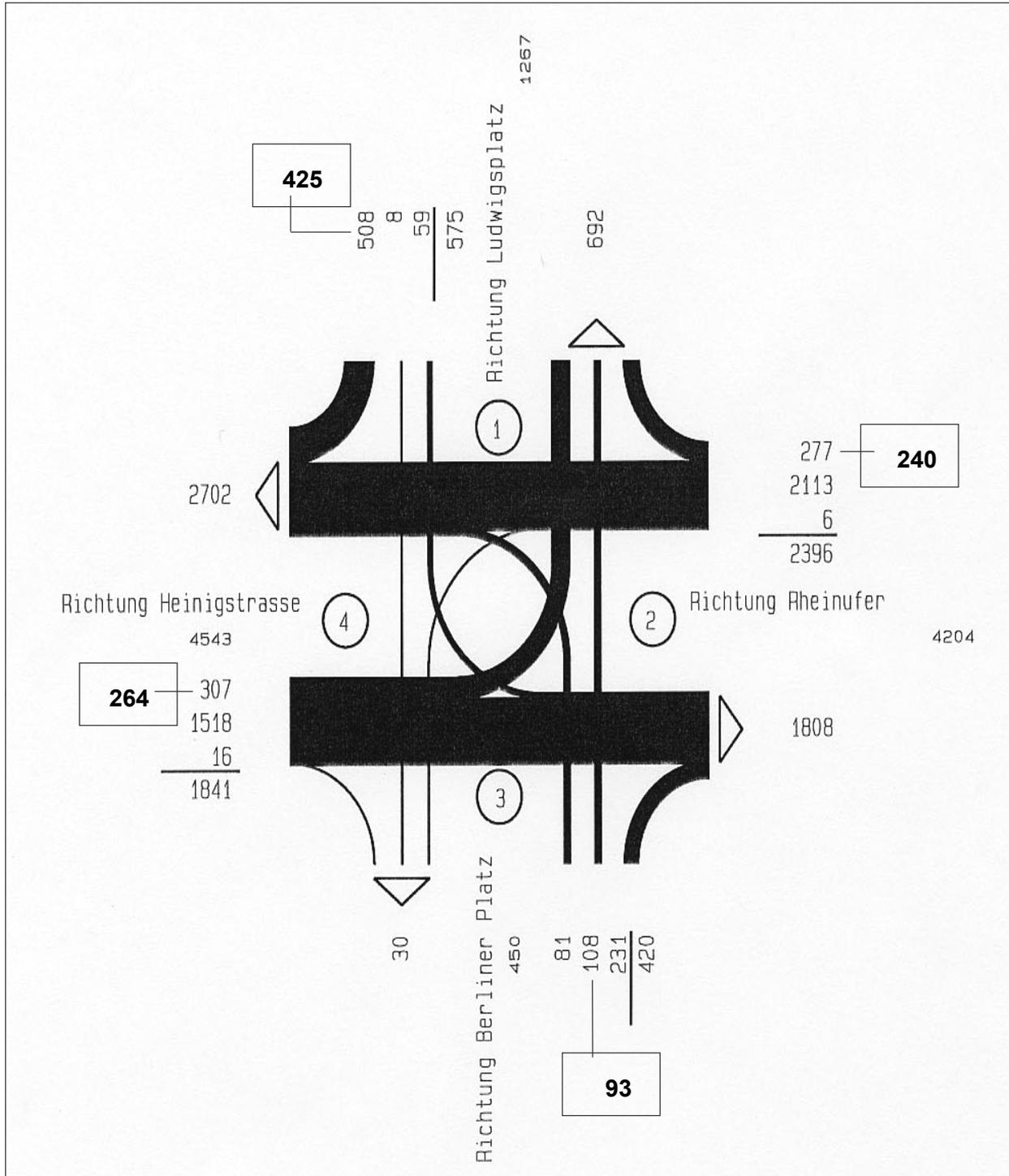


Quelle: Stadtverwaltung
Ludwigshafen, Stadtplanung -
Verkehrsplanung

Abb. 13: Verkehrsbelastung Ludwigstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße
(Anzahl Kfz werktags von 8.00 bis 20.00 Uhr)

Dienstag, 27. März 2001

Eingerahmte Werte: Dienstag, 23. Januar 2001



Verkehr in der Ludwigstraße am 29. März 2001

| | aus Wredestraße Richtung Kaiser-Wilhelm-Straße | | | | aus Kaiser-Wilhelm-Straße Richtung Bahnhofstraße | | | | | aus Bahnhofstraße Richtung Kaiser-Wilhelm-Straße | | | | |
|--------------|---|--------------------|--------------------|------------|---|--------------------|--------------------|-----------------|------------|---|--------------------|--------------------|-----------------|------------|
| | Durch- fahrer | Kunden (Parker) | Liefer- verkehr | Summe | Durch- fahrer | Kunden (Parker) | Liefer- verkehr | Zufahrt Höfe | Summe | Durch- fahrer | Kunden (Parker) | Liefer- verkehr | Zufahrt Höfe | Summe |
| 9.00-9.15 | 1 | 2 | 0 | 3 | 10 | 7 | 0 | 3 | 20 | 8 | 3 | 2 | 2 | 15 |
| 9.15-9.30 | 3 | 4 | 0 | 7 | 7 | 2 | 2 | 0 | 11 | 3 | 2 | 4 | 3 | 12 |
| 9.30-9.45 | 3 | 2 | 1 | 6 | 5 | 3 | 2 | 0 | 10 | 1 | 7 | 3 | 0 | 11 |
| 9.45-10.00 | 2 | 5 | 0 | 7 | 2 | 6 | 0 | 1 | 9 | 3 | 7 | 5 | 0 | 15 |
| 10.00-10.15 | 3 | 5 | 0 | 8 | 4 | 1 | 1 | 0 | 6 | 3 | 7 | 5 | 2 | 17 |
| 10.15-10.30 | 1 | 8 | 0 | 9 | 9 | 8 | 1 | 1 | 19 | 6 | 5 | 5 | 0 | 16 |
| 10.30-10.45 | 1 | 7 | 0 | 8 | 9 | 4 | 2 | 0 | 15 | 5 | 6 | 4 | 0 | 15 |
| 10.45-11.00 | 0 | 9 | 2 | 11 | 12 | 6 | 1 | 0 | 19 | 5 | 20 | 6 | 2 | 33 |
| 16.00-16.15 | 4 | 7 | 0 | 11 | 9 | 3 | 0 | 1 | 13 | 13 | 4 | 1 | 1 | 19 |
| 16.15-16.30 | 14 | 3 | 0 | 17 | 14 | 7 | 0 | 1 | 22 | 9 | 2 | 0 | 1 | 12 |
| 16.30-16.45 | 5 | 7 | 0 | 12 | 4 | 4 | 0 | 1 | 9 | 6 | 3 | 0 | 1 | 10 |
| 16.45-17.00 | 5 | 7 | 0 | 12 | 3 | 5 | 1 | 0 | 9 | 11 | 1 | 0 | 0 | 12 |
| 17.00-17.15 | 3 | 4 | 1 | 8 | 3 | 3 | 0 | 0 | 6 | 14 | 4 | 0 | 1 | 19 |
| 17.15-17.30 | 10 | 6 | 0 | 16 | 8 | 3 | 0 | 0 | 11 | 15 | 3 | 0 | 0 | 18 |
| 17.30-17.45 | 7 | 9 | 0 | 16 | 5 | 3 | 1 | 0 | 9 | 13 | 4 | 0 | 1 | 18 |
| 17.45-18.00 | 3 | 6 | 1 | 10 | 10 | 2 | 0 | 1 | 13 | 16 | 6 | 0 | 1 | 23 |
| Summe | 65 | 91 | 5 | 161 | 114 | 67 | 11 | 9 | 201 | 131 | 84 | 35 | 15 | 265 |
| | ca. 57% Kundenverkehr | | | | ca. 33% Kundenverkehr | | | | | ca. 32% Kundenverkehr | | | | |

Abb. 14: Verkehr in der Ludwigstraße nach Nutzergruppen (29.03.2001)
Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtplanung – Verkehrsplanung

Abb. 15: Stellplatzauslastung in den drei Teilbereichen der Ludwigstraße
(24.01.01, 28.03.01)

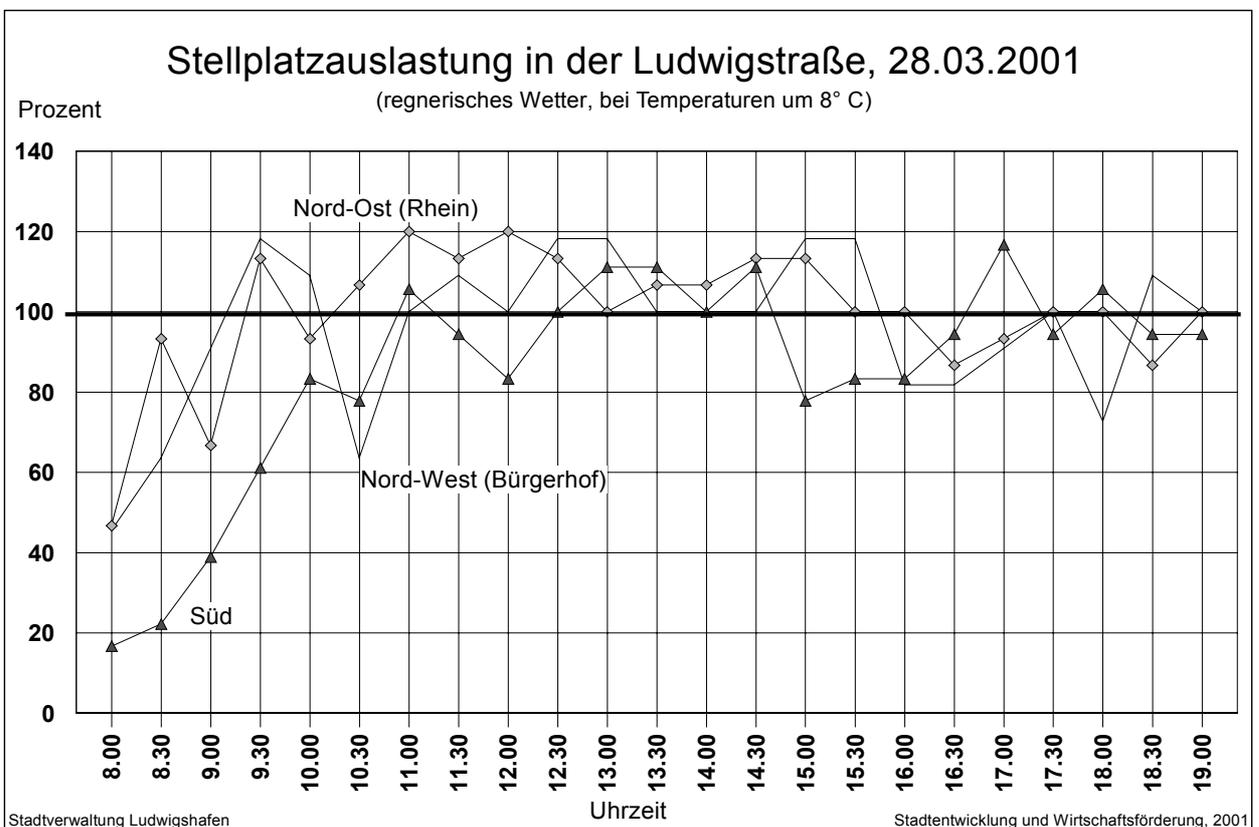
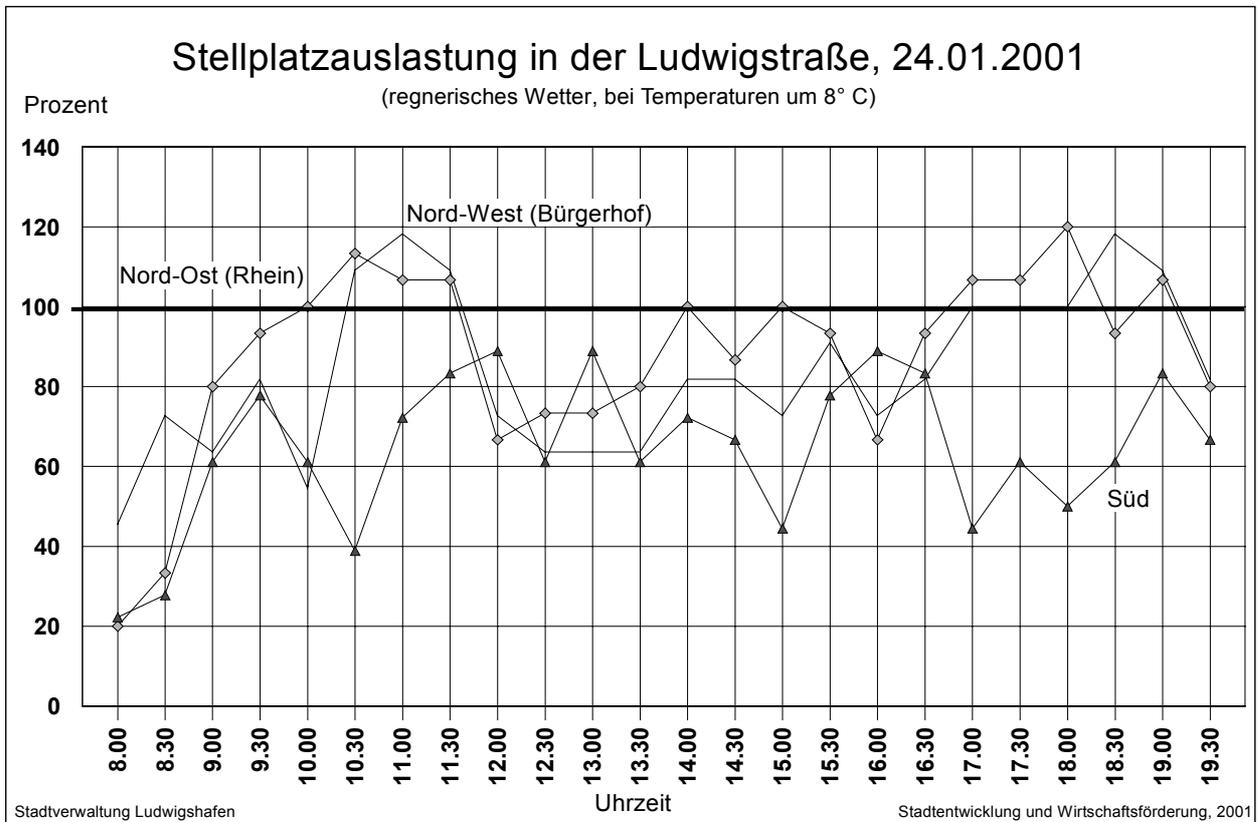
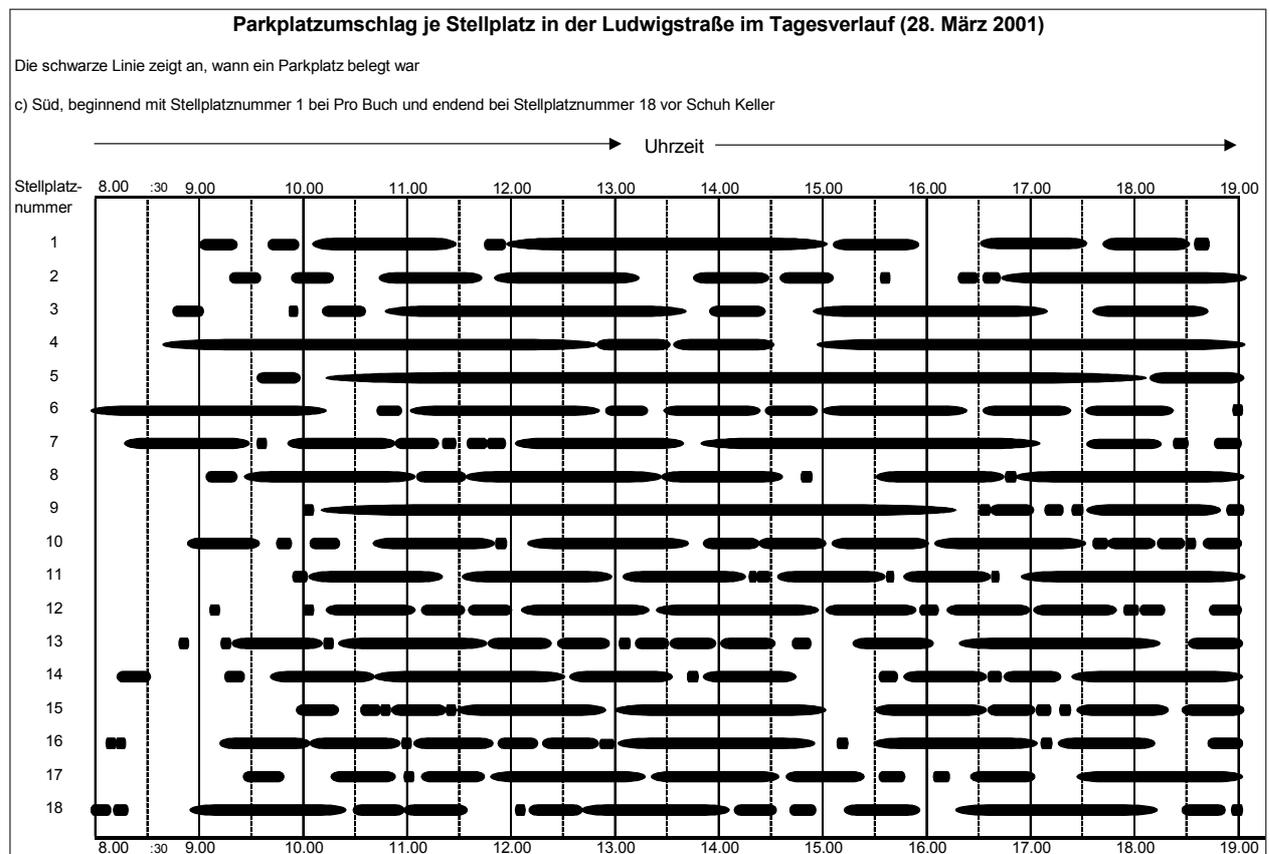
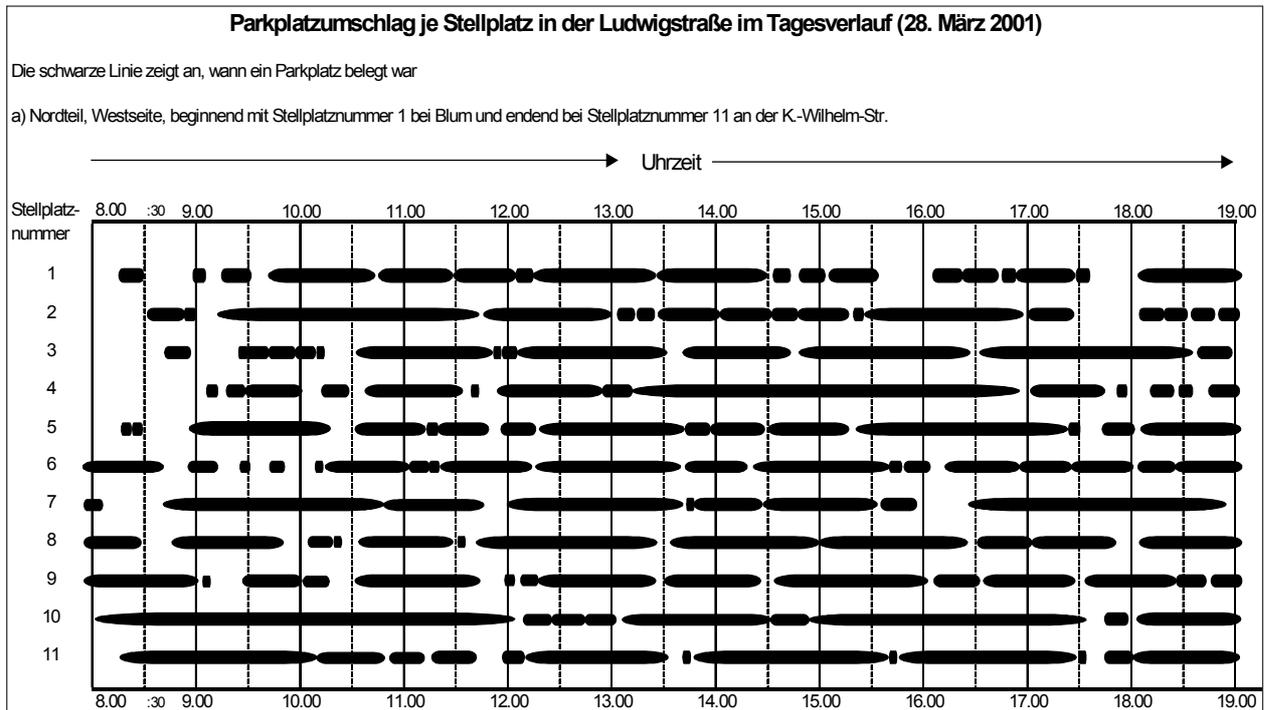


Abb. 16: Parkplatzumschlag je Stellplatz im Nordteil (Westseite) und Südteil der Ludwigstraße (28. März 2001)



Quelle: Stadtverwaltung Ludwigshafen, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Pressespiegel

Die Rhe

Ludwigstraße soll Fußgängerzone bleiben

Deutliches Ergebnis im R... NPFALZ-TED: 71,8 Prozent der Leser gegen Öffnung für Autoverkehr

Die Rheinpfalz, 08.06.2000

Ludwigstraße: Bringt Öffnung Umsatz?

Zwischenbericht gestern im Bauausschuss

Die Rheinpfalz, 12.09.2000

Grüne lehnen die Öffnung ab

Zum Thema Ludwigstraße keine Vereinbarung der Koalition

Mannheimer Morgen, 13.09.2000

Die Rheinpfalz, 11.10.2000

Fragen zwischen Betroffenheit und Hoffnung

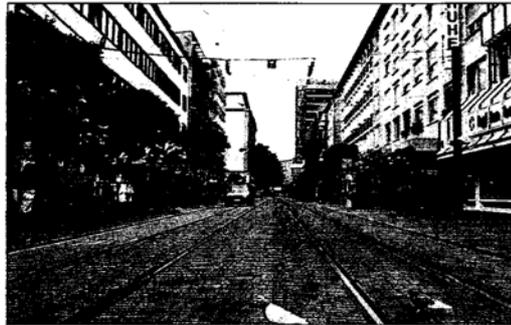
Gestern Abend Anwohnerversammlung zum Thema Ludwigstraßen-Öffnung – Sachliche Debatte

► Engagiert, aber sachlich diskutierten gestern Abend rund 80 Bürger der Ludwigstraße in einer Anwohnerversammlung im VHS-Vortragssaal die Frage Öffnung der Ludwigstraße – ja oder nein? Am Ende der Debatte hatten die Befürworter des auf ein halbes Jahr befristeten, über 100.000 Mark teuren Tests, eine erkennbare Mehrheit gegenüber den Kritikern.

Die Stadt verspreche sich von der Versammlung ein Stimmungsbild. Eine klare Entscheidung sei nicht möglich in einer Frage, die „zwischen Betroffenheit einerseits und Hoffnung andererseits liege“, so Bürgermeister Wilhelm Zeiser. Die Argumente der Anlieger werden in den anstehenden Beratungen im Bauausschuss und im Stadtrat am 13. November mit einfließen, versprach der Kämmerer. „Wir wollen keine tote Innenstadt“, betonte er. Die Stadt gehe das Problem Ludwigstraße jetzt aber an, um später nicht einmal „den Schwarzen Peter“ zu erhalten.

Mit gemischten Gefühlen gehe er an die Umgestaltung der Straße, gestand Baudezernent Ernst Merkel. Er stellte den Vorschlag der Verwaltung für die Testphase vor und sprach einige Problempunkte dabei an: Trägt der Unterbau, wie vertragen sich Autos und Straßenbahn, die 50 bis 60 Mal pro Stunde im südlichen Bereich verkehren, soll nachts ab 22 Uhr Durchfahrverbot herrschen?

Die Folgekosten bei möglichen Schäd



Bringt die Freigabe für Autos mehr Leute in die Straße und mehr Kunden in die Geschäfte. Der Stadtrat muss entscheiden. —ARCHIVFOTO: KUNZ

den durch den Verkehr, die Auswirkungen auf die ohnehin schon hohen Ausbaubeträge, Zweifel an der Disziplin der Autofahrer, Skepsis ob der der ausreichenden Kontrollen der Tempoeinhaltung, der Kurzzeit-Parkplätze, der Ruhezeiten sowie die Abgasbelastung durch die Autos wandten die Kritiker zunächst ein. Wo bleibt Platz für die Fußgänger? fragten andere. Wären die Geschäfte attraktiver und gäbe es mehr Aufenthaltszonen für die Besucher würde die Straße bereits ausreichend frequentiert. Für einen Sprecher bedeutet eine Öffnung der Straße

den Todesstoß für sie. Für einen anderen langjährigen Anlieger ist es nicht mehr „fünf vor Zwölf, sondern bereits „zehn nach Zwölf. Der Straße ist nicht mehr zu helfen.“

„Lassen Sie uns gemeinsam einen Versuch starten“, appellierte Michael Cordier an die Anwohner. Die gegenwärtige Situation bewege die Existenz vieler kleiner Einzelhandelsbetriebe und ihrer Mitarbeiter. Verschlechterte sich der Ist-Zustand, werde die Straße noch leerer, leide die Sicherheit darunter. Investitionen würden gar nicht mehr getätigt. Jetzt könne die Straße

für neue Geschäfte noch attraktiv sein, weil günstige Mieten zu zahlen wären. In einem halben Jahr müsse dann offene Bilanz des Testlaufs gezogen werden. Die Entscheidung sei, bleibe die Ludwigstraße Geschäftsstraße oder Wohngebiet?, fragte ein weiterer Befürworter. „Prüfungswertiger Vorschlag“ befand Ortsvorsteher Bernhard Ball. Es werde kein Durchgangsverkehr in die Straße geholt, wie es früher einmal war. Zwar keine Ideallösung, aber einen Versuch wert, argumentierte Stadträtin Monika Drieß. Im nächsten Jahr drohten jetzt bereits fünf bis sieben Geschäftsaufgaben. Lubege-Chef Ulrich Gaikmayer forderte die Versuchphase und mehr finanzielles Engagement der Geschäftsleute zur Attraktivitätssteigerung der Straße.

„Die Stadt ist nicht festgelegt“ sagte Kämmerer Zeiser. Sie befände sich in einem Abwägungsprozess. Die Kopplbarkeit der Straße zugunsten des Rathauscenters werde demnächst noch deutlicher, wenn Yimpas und H & M öffnen. Mit der Walzmühle sei man zufrieden. Ernst Merkel forderte mittelfristig weitere Investitionen in die Fußgängerzonen. Am Südpol bringe der Regionalbahnhof und der geplante Abschlussbau auf dem Berliner Platz ab 2003 Verbesserungen.

Zeiser kündigte an, das kostenlose Parken im Süden der Stadt in Kürze aufzuheben. Es sei dort Missbrauch durch Dauerparker üblich geworden, kritisierte er. (ell)

„Kann Ängste gut verstehen“

Gestern Abend: Anlieger und Geschäftsleute diskutieren

Mannheimer Morgen, 11.10.2000

Mannheimer Morgen, 12.10.2000

„Leerstände dürfen keinen negativen Sogeffekt haben“

Gespräch mit Geschäftsleuten zur Lage der Ludwigstraße / Parkplätze sollen mehr Serviceleistungen für die Kunden ermöglichen

Rat hat bei Probe letztes Wort

Die Rheinpfalz, 17.10.2000

Ausschuss empfiehlt vorübergehende Öffnung der Ludwigstraße

Mannheimer Morgen, 17.10.2000

Mannhei

Edmund Keller: Jetzt probieren wir es

Wie Einzelhändler der Ludwigstraße auf die Öffnungs-Empfehlung reagieren

Die Ludwigstraße wird sechs Monate geöffnet

Nach dieser Testphase wird dann endgültig entschieden

Mannheimer Morgen, 24.10.2000

„Steuergelder verschwendet“

Mannheimer Morgen, 26.10.2000

Parkplätze schon vorzeitig genutzt

In Ludwigstraße sind bereits Markierungen aufgebracht

Die Rheinpfalz, 23.11.2000

Arge: Umbau in Ludwigstraße sollen Geschäfte bezahlen

Die Rheinpfalz, 26.10.2000

„Wir sind auf dem richtigen Weg“

Mannheimer Morgen, 29.10.2000

FDP und Einzelhandel zur Entwicklung in der Ludwigstraße

Einzelhandel erwartet mehr Umsatz

Mannheimer Morgen, 30.11.2000

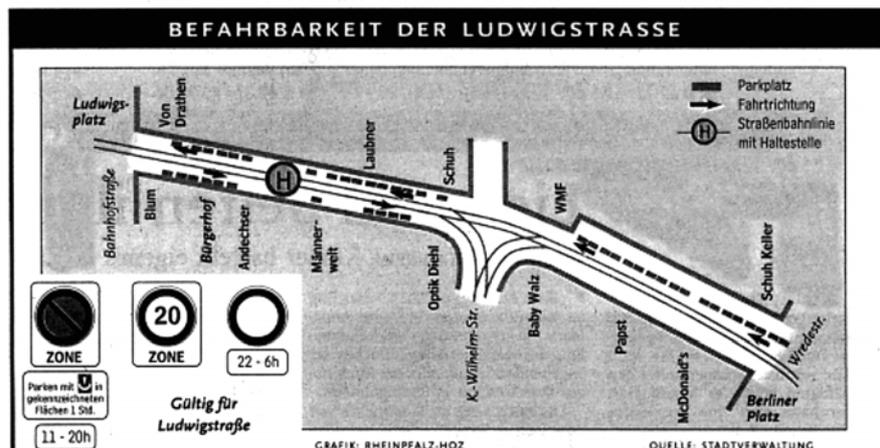
Morgen wird Ludwigstraße für den Autoverkehr geöffnet / 46 Kurzzeitparkplätze

Ab heute freie Fahrt für freie Kunden

Ludwigstraße für Fahrzeug-Verkehr freigegeben – Versuch dauert sechs Monate – Einzelhandel erfreut

► Freie Fahrt für freie Kunden. Dieses Motto gilt ab heute in der Ludwigstraße. Um 10 Uhr wird von OB Wolfgang Schulte offiziell der sechs-monatige Versuch gestartet. Autoverkehr wieder in der Straße zuzulassen. In der Straße entstehen mit der Umgestaltung zudem 46 Kurzzeit-Parkplätze. Rund 120.000 Mark investierte die Stadt, um die Voraussetzungen für den Versuch zu schaffen.

Der Einzelhandel hat diese Öffnung lange gefordert. Sie wurde intensiv in den Gremien diskutiert und letztendlich im Stadtrat beschlossen. Die Freude auf diesen neuen Abschnitt in der Geschichte der Innenstadt – in den 70-er Jahren war die Ludwigstraße neben der Bismarckstraße von den Autos befreit worden – ist deshalb bei den



Geschäftsleuten auch groß. Der Vorsitzende der Leistungsgemeinschaft Ludwigshafen, Michael Cordier, betonte, dass es jetzt bereits ausschließlich positive Reaktionen der Kunden auf die Öffnung gebe. Mit dem Einsatz von Werbemitteln wie Handzetteln und Parkscheiben, 8000 davon werden in den Geschäften verteilt, soll die Neuerung noch weiter bekannt gemacht werden. Cordier lobte die Stadtverwaltung für ihr Engagement: „Die Vorbereitung und die Umsetzung sind Klasse.“ Er würdigte vor allem die Anordnung der Parkplätze: „Da passiert

nichts.“ Er ist überzeugt, dass die Öffnung erfolgreich ist. „Das Flair der Straße ist jetzt schon anders“, sagte er gestern, als bereits Autos durch die Straße fuhren. „Zu gut“ angenommen werden aus Sicht des Einzelhandelsverbands-Vorsitzenden Edmund Keller die neuen Stellflächen, indem sie schon von Dauerparkern in Beschlag genommen werden. Das sei nicht Sinn der Sache. „Wenn dort Geschäftsinhaber oder Anwohner stehen, sollen sie bei Kontrollen gleich das Doppelte bezahlen“, forderte er hartes Durchgreifen von Beginn an.

Baudezernent Ernst Merkel begrüßt, dass der Versuch unternommen wird. Auch er appellierte, die Kurzzeit-Parkplätze nicht zu missbrauchen. Merkel forderte gestern vom Einzelhandel Einsatz und Ideen, um die Kunden in die Straße zu locken. Eine Idee wird ab heute schon Realität: Ein Handwerkermarkt hat ab heute bis zum 10. Dezember täglich auf dem Ludwigsplatz geöffnet.

In der Ludwigstraße gilt durchgängig Tempo 20. Befahrbar ist sie von 11 bis 22 Uhr. Die Parkzeit dauert maximal eine Stunde. (ell) —Einwurf

Die Rheinpfalz, 01.12.2000

„Zeitgeist heißt Bequemlichkeit“

Gestern Ludwigstraße für Verkehr geöffnet – Grüne protestieren

Die Rheinpfalz, 02.12.2000

„Wir geben ein Stück Geschichte auf“

Öffnung der Ludwigstraße für Kurzzeitparker / Handwerkermarkt auf Ludwigsplatz

Mannheimer Morgen, 02.12.2000

Mannheim

Einzelhandelsvertreter zufrieden mit der Öffnung

Umsatzplus und Belegung in der Ludwigstraße nach der Öffnung für den Autoverkehr / Runder Tisch am Mittwoch

Mannheimer Morgen
07.12.2000

Mannheimer Morgen, 14.12.2000

Was bringt die Öffnung mit sich?

„Gedämpfter Optimismus“ / Wenig Anwohner am Runden Tisch

Die Rheinpfalz,
14.12.2000

Die Rhein

Die Mehrheit fährt voll auf offene Ludwigstraße ab

Gestern Abend erster Runder Tisch zum Versuchs-Projekt: Positive Erfahrungen des Handels nach 13 Tagen Testdauer

Die Rheinpfalz,
04.01.2001

Die Rhein

Weitere Geschäftsaufgabe in der Ludwigstraße

Hut-Fachgeschäft Stephanie schließt – Korb-Thies jetzt in Bahnhofstraße – „Vobis“-Gebäude vor Umbau

Die Rhein

Die Öffnung der Ludwigstraße kommt schon gut an

80 Anrufer beim RHEINPFALZ-Ted – 61 Prozent befürworten neue Lösung – Einzelhandel zufrieden mit dem Ergebnis

Die Rheinpfalz, 12.01.2001

Mannheim

Einzelhandel spricht von einer Umsatzsteigerung

Nach der Öffnung der Ludwigstraße fahren täglich 1000 Autos / Versammlung

Mannheimer Morgen
08.02.2001

Kleine Probleme in Ludwigstraße

Zweiter „Runder Tisch“ nach der Öffnung befasst sich mit Zahlen

Die Rheinpfalz, 09.02.2001

Modehaus Schuh reduziert Verkaufsflächen

„Männerwelt“ wechselt Standort / Investitionen von fast einer Million Mark in das Stammhaus

Mannheimer Morgen
08.03.2001

„Frühjahrskur“ für Modehaus

Schuh investiert eine Million Mark in Ludwigstraße – Problem: Leerstände

Die Rheinpfalz, 08.03.2001

Einzelhändler bewerten Parkmöglichkeit positiv

Dritter „Runder Tisch“ zur Öffnung Ludwigstraße

Die Rheinpfalz, 05.04.2001

Längeres Parken, mehr Lärm

Dritter „Runder Tisch“ zur Öffnung der Ludwigstraße

Mannheimer Morgen, 05.04.2001

Die Rhein

Runder Tisch spricht sich für Öffnung der Ludwigstraße aus

Die Entscheidung fällt am Montag der Stadtrat – Ortsbeirat will gehört werden – Einzelhändler für Öffnung schon ab 9.30 Uhr

Die Rheinpfalz, 22.05.2001

Die Rheinpfalz, 29.05.2001

Ludwigstraße wieder für die Autos offen

Stadtrat beschließt Aufhebung der Fußgängerzone – SPD für Testverlängerung – 600 000 Mark Kosten

Die Ludwigstraße ist keine Fußgängerzone mehr. Die Öffnung für den Pkw-Verkehr, die in den vergangenen sechs Monaten getestet wurde, hat der Stadtrat gestern mit den Stimmen von CDU FWG und Republikanern in einen Dauerzustand umgewandelt. Die SPD hatte vergeblich gefordert, die Testphase um ein ganzes Jahr zu verlängern. Die Grünen lehnten – wie angekündigt – die Öffnung der Straße ab. Die dauerhafte Öffnung zieht rund 600.000 Mark Kosten nach sich. 200.000 Mark davon müssen die Bürger im Stadtteil Mitte über Ausbaubeiträge finanzieren.

SPD-Fraktionschef Hans-Joachim Weinmann begründete die SPD-Forderung nach Verlängerung des Tests mit der wenig aussagekräftigen Vorlage der Verwaltung auf der Grundlage ihrer Passanten-, Händler- und Anwohnerbefragung. „Insgesamt belegen die Zahlen keine Frequenzsteigerungen. Die befürchteten Nachteile (Unfälle) in der Ludwigstraße sind nicht eingetreten. Die erhofften Vorteile kommen jedoch nicht wie gewünscht zur Geltung“, heißt es im Fazit der Verwaltung. Es gebe zwar eine bemerkenswert breite Zustimmung zur Öffnung der Ludwigstraße, eine Öffnung sei damit im mentalen Sinne eine Stärkung des Einzelhandels, die eine Aufbruchstimmung in der Ludwigstraße erreichen könne.

„Wir haben keine Fakten, die heute eine endgültige Entscheidung zulassen“, so Weinmann. Monika Klein-



Autos, Straßenbahn und Fußgänger haben künftig völlig legal nebeneinander Platz in der Ludwigstraße. — FOTO: KUNZ

schnitzer (Grüne) wertete die Verwaltungsvorlage als „Steilvorlage“ für einen Ausstieg aus dem Vorhaben „Öffnung der Ludwigstraße“. Die SPD bietet mit ihrem Antrag nur einen faulen Kompromiss an. In einem halben Jahr gebe es auch keine anderen Zahlen und Fakten. SDD und Grüne hoben auf den defizitären Haushalt der Stadt ab. Die aufzubringenden 600.000 Mark seien „rausgeworfenes Geld“. Es stehe eine Entscheidung mit ei-

ner enormen Tragweite für die Entwicklung der City an, argumentierte CDU-Fraktionschef Heinrich Jöckel. Er entnehme der Vorlage eine positive Tendenz und erinnerte daran, dass die SPD vor einem halben Jahr massiv die Testphase gefordert habe. Zwar habe die CDU auch über die anfallenden Kosten „gestutzt“, „doch wir stehen seit dem Beschluss für die Ansiedlung des Sportfachmarktes Decathlon beim Einzelhandel in der City im Wort.“ Die Aufwendungen seien vertretbar, zumal auch die Aufsichtsbehörde ADD der Änderung über den Weg der Ausbaumaßnahme zugestimmt habe. Die Öffnung sei ein Signal an die Einzelhändler und an die Region. Sie sei notwendig. „Wir wollen der City helfen“, sagte Fraktionsvize Heinrich Hagenbucher.

Neu wird künftig in der Ludwigstraße sein, dass schon ab 9 Uhr bis 20 Uhr geparkt werden darf. Die Höchstparkdauer beträgt eine Stunde. Die bisherige Parkscheibenregelung gilt nicht mehr. Statt dessen werden Parkscheinautomaten aufgestellt. Das Nachtfahrverbot gilt weiter zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Die Straße bleibt auch wie im Testlauf Tempo-20-Zone.

Teuerster Posten unter den anfallenden Kosten ist die fällige neue Beleuchtung mit 406.000 Mark. Die notwendige Dauermarkierung schlägt mit 87.000 Mark, die Anschaffung der Parkscheinautomaten mit 70.000 Mark zu Buche. Die Änderung der Beschilderung und der nötigen Ampel kosten 31.000 Mark. — **Kommentar, weiterer Bericht morgen**

Mannhei

„Öffnung der Ludwigstraße auf sicherer Basis“

Aber heute erst Votum des Ortsbeirats / Scharff geht erneut an die Kommunalaufsicht

Mannheimer Morgen, 30.05.2001

Geteiltes Echo zur Ludwigstraße

Geschäftsleute begrüßen dauerhafte Öffnung – SPD erneuert ihre Kritik

Die Rheinpfalz, 30.05.2001

Erneut Kontroverse um Öffnung Ludwigstraße

— sÜD: Ortsbeirat mit knapper Mehrheit dafür

Die Rheinpfalz, 31.05.2001

„Kommunalaufsicht will Stellungnahme“

Mannheimer Morgen, 02.06.2001

Ludwigstraße: Öffnung gebilligt

Die Aufsichtsbehörde sieht keinen Anlass, gegen die dauerhafte Öffnung der Ludwigstraße einzuschreiten. Wie berichtet hatte sich Holger Scharff als Vorsitzender des Arbeits- und Gesprächskreises „Rettet den Sozialstaat“ an die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) in Trier gewandt und erklärte, dass die rund 600 000 Mark für die dauerhafte Lösung angesichts der Etalage ein finanzpolitischer Skandal sei. Die Behörde stellte nach Mitteilung der Stadtverwaltung nun fest, dass die Entscheidung des Stadtrates vom 28. Mai von Sachargumenten getragen sei.

Der Beschluss sei nicht unvereinbar mit den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit, so dass die Voraussetzungen für ein Einschreiten der Kommunalaufsicht nicht vorlägen. Allein die Tatsache, dass die Entscheidung kommunalpolitisch umstritten sei, ändere daran nichts. Im Übrigen, so die Trierer Behörde, sei der finanzielle Aufwand zur probeweise Öffnung der Ludwigstraße letztlich in die dauerhafte Lösung eingeflossen.

Scharff bezeichnete die Entscheidung der Aufsichtsbehörde als unverständlich, denn die Öffnung der Ludwigstraße bedeute weitere Kosten für die Stadt und Anwohner.

Mannheimer Morgen,
11.07.2001

Veröffentlichungsverzeichnis der Sparte Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden -

Veröffentlichungsreihe "Informationen zur Stadtentwicklung " (ab 1990)

| | | | |
|-------------|---------|--|----------------|
| Nr. | 1/1990 | Die allgemeinbildenden Schulen 1989/90 | |
| Nr. | 2/1990 | Die Zuwanderungen aus der DDR und den osteuropäischen Ländern im Jahre 1989 | |
| Nr. | 3/1990 | Bedarf der gewerblichen Bauflächen in Ludwigshafen am Rhein | |
| Nr. | 4/1990 | Umweltbericht 1990 der Stadt Ludwigshafen am Rhein | - vergriffen - |
| Nr. | 5/1990 | Fortschreibung der Tabellen des Sozialplans 1987 - 1989 | |
| Nr. | 6/1990 | Strukturveränderungen des Berufsverkehrs in Ludwigshafen 1970 bis 1987 | |
| Nr. | 7/1990 | Die Entwicklung der Kinderzahlen bis zum Jahr 2000 | - vergriffen - |
| Nr. | 8/1990 | Statistischer Jahresbericht 1989 | |
| Ohne Nummer | | Schulbezirke der Stadt Ludwigshafen am Rhein | |
| Nr. | 9/1990 | Kindergartenbedarfsplan Ludwigshafen am Rhein 1990 | |
| Nr. | 10/1990 | Die Ludwigshafener Museen - Ergebnisse einer Befragung von Besuchern des Wilhelm-Hack-Museums und des Stadtmuseums - | |
| Nr. | 11/1990 | Die Entwicklung des PKW-Bestandes in Ludwigshafen 1970 bis 1990 | |
| Nr. | 12/1990 | Sozialstruktur in Ludwigshafen, 1970 und 1987 | - vergriffen - |
| Nr. | 13/1990 | Allgemeinbildende Schulen 1990 | - vergriffen - |
| Nr. | 14/1990 | Die Bundestagswahl am 2. Dezember 1990 | |
| Ohne Nummer | | Entwicklungsbereich Rheinufer Süd - Dokumentation des Kulturforums vom 16. Mai 1990 - | |
| | | | |
| Nr. | 1/1991 | Krippenbedarfsplan 1990 | |
| Nr. | 2/1991 | Berufsbildungsbericht 1990 | |
| Nr. | 3/1991 | Die Schadstoffe der Ludwigshafener Luft- Eine vergleichende Betrachtung - | |
| Nr. | 4/1991 | Bildungserfolg in Ludwigshafen | |
| Nr. | 5/1991 | Kindertagesstättenbericht 1991 | |
| Nr. | 6/1991 | Die Landtagswahl am 21. April 1991 | |
| Nr. | 7/1991 | Statistischer Jahresbericht 1990 | |
| Nr. | 8/1991 | Allgemeiner Sozialdienst 1990 | - vergriffen - |
| Nr. | 9/1991 | 20 Jahre bauliche Erneuerung und sozialer Wandel im Sanierungsgebiet Hemshof | |
| Nr. | 10/1991 | Stellplatzbedarf im Bereich des Modellvorhabens ökologische Stadterneuerung Mundenheim | |
| Nr. | 11/1991 | Stellplatzsituation im Bereich zwischen Wittelsbach- und Von-Weber-Straße im Stadtteil Süd | |
| Nr. | 12/1991 | Jugendhilfe in Ludwigshafen - Eine Strukturanalyse der Jugendhilfestatistik 1980 bis 1990 - | |
| Nr. | 13/1991 | Jugend vor Gericht - Eine Strukturuntersuchung der Klientel der Jugendgerichtshilfe in Ludwigshafen am Rhein 1985 bis 1990 - | |
| Nr. | 14/1991 | Standortkonzeption für den Einzelhandel | - vergriffen - |
| Nr. | 15/1991 | Die Entwicklung des Stadtteils West in den letzten 20 Jahren | |
| | | | |
| Nr. | 1/1992 | Öffentlicher Personennahverkehr in Ludwigshafen | |
| Nr. | 2/1992 | Bericht über die Aufstellung einer integrierten Verkehrskonzeption 2000 | |
| Nr. | 3/1992 | Die Stellplatzsituation im Westendviertel | |
| Nr. | 4/1992 | Schulentwicklungsplanung 1992; Grundlagendaten, Band I: "Allgemeinbildende Schulen" | |
| Nr. | 5/1992 | Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau und Beschäftigung im Jahre 1991- vergriffen - | |
| Nr. | 6/1992 | Schulentwicklungsplanung 1992: Grundlagendaten, Band II: "Berufsbildende Schulen" | |
| Nr. | 7/1992 | Kindertagesstättenbericht 1992 | |
| Nr. | 8/1992 | 2. Bericht über die Aufstellung einer integrierten Verkehrskonzeption 2000 | |
| ohne Nummer | | Statistisches Jahrbuch 1992 | |

Veröffentlichungsverzeichnis der Sparte Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden -

| | | |
|---|--|----------------|
| Nr. 9/1992 ohne Nummer | Schulentwicklungsplanung 1992 Integrierte Verkehrskonzeption 2000 - Ergebnis der öffentlichen Anhörung und Endfassung der Leitlinien - | |
| Nr. 1/1993 | Wohnungsbauprogramm 1992 bis 2000 | |
| Nr. 2/1993 | Entwicklung und Struktur des Gastgewerbes | |
| Nr. 3/1993 | Schulentwicklungsplanung: Grundlagendaten Allgemeinbildende Schulen und Berufsbildende Schulen 1992/93 | |
| Nr. 4/1993 | Kindertagesstättenbericht 1993 | |
| Nr. 5/1993 ohne Nr. 1993 ohne Nr. 1993 | Spielraumbedarfsplan Spielraumbedarfsplan - Kurzfassung - Kinder spielen in unserer Stadt - Dokumentation einer Fachtagung vom 9. Juli 1993 - | - vergriffen - |
| Nr. 6/1993 | Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung in Ludwigshafen am Rhein | |
| Nr. 7/1993 | Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau und Beschäftigung im Jahre 1992 | - vergriffen - |
| Nr. 8/1993 | Ruhender Verkehr in der Ludwigshafener City | |
| Nr. 9/1993 | Alleinerziehende in Ludwigshafen | |
| Nr. 10/1993 | Stellplatzuntersuchung Ludwigshafen Süd | |
| Nr. 11/1993 | Schulentwicklungsbericht 1993 | |
| Nr. 12/1993 | BÜRGERUMFRAGE 1993 - Zufriedenheit der Bürger mit ihrer Stadt - | |
| Nr. 13/1993 | Stellplatzsituation in Friesenheim | |
| Nr. 1/1994 | BÜRGERUMFRAGE 1993 - Zufriedenheit der Bürger mit der Umwelt - | |
| Nr. 2/1994 | BÜRGERUMFRAGE 1993 - Politisches Interesse und Zufriedenheit mit der Stadtverwaltung - | |
| ohne Nummer | Denkschrift "80 Jahre Amt für Stadtentwicklung" | |
| Nr. 3/1994 | Sozialhilfebericht 1993 - Struktur und Entwicklung der Sozialhilfebedürftigkeit in Ludwigshafen 1979 bis 1993 | |
| Nr. 4/1994 | Kindertagesstättenbericht 1994 | |
| Nr. 5/1994 | Entwicklung und Struktur des Personalstandes der Stadtverwaltung Ende 1986 bis Ende 1993 | - vergriffen - |
| Nr. 6/1994 | Die Kommunalwahlen und die Europawahl am 12. Juni 1994 | |
| Nr. 7/1994 | Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau und Beschäftigung im Jahre 1993 | - vergriffen - |
| Nr. 8/1994 | Entwicklungsperspektiven für das Hotelgewerbe in Ludwigshafen | |
| Nr. 9/1994 | Stadtentwicklungsprogramm - Ausgangslage und Leitlinien zur Zukunftssicherung Ludwigshafens | |
| Nr. 10/1994 | Die Bundestagswahl am 16. Oktober 1994 | |
| Nr. 11/1994 | Sozialreport - Entwicklung kommunaler Sozialleistungen 1989 bis 1992 | |
| Nr. 12/1994 | Stadtentwicklungsplanung City | |
| Nr. 13/1994 | Schulentwicklungsbericht 1994 | |
| <u>Konzepte und Berichte zur Stadtentwicklung</u> | | |
| Nr. K1/1995 | Stadtmarketing Ludwigshafen | 20,- DM |
| Nr. B1/1995 | Die Ausländerbeiratswahl am 22. Januar 1995 | kostenlos |
| Nr. B2/1995 | Kindertagesstättenbericht 1995 | 20,- DM |
| Nr. B3/1995 | Integrierte Verkehrskonzeption 2000 - Zwischenbericht 1995 - | 20,- DM |
| Nr. B4/1995 | Statistischer Jahresbericht 95 - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau und Beschäftigung im Jahre 1994 - | 20,- DM |
| Nr. B1/1996 | Schulentwicklungsbericht 1995/96 | 20,- DM |
| Nr. B2/1996 | Die Landtagswahl am 24. März 1996 | |

Veröffentlichungsverzeichnis der Sparte Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden -

| | | | |
|-----|---------|--|-----------|
| Nr. | B3/1996 | Statistischer Jahresbericht - <i>vergriffen</i> - | 20,- DM |
| Nr. | B4/1996 | Einzelhandels- und Dienstleistungsausstattung der Gesamtstadt und der Stadtteile | 20,- DM |
| Nr. | K1/1996 | Kindertagesstättenplanung | 20,- DM |
| Nr. | K2/1996 | Einzelhandelskonzeption (Beschluß des Stadtrates 16.12.96) | 15,- DM |
| Nr. | K3/1996 | Handlungskonzept Wirtschaft (Entwurf der Verwaltung) - <i>vergriffen</i> - | 15,- DM |
| Nr. | K4/1996 | Wohnbaukonzeption 2010 (Entwurf der Verwaltung) | 15,- DM |
| Nr. | K5/1996 | Biotopkartierung und Biotopverbundkonzeption der Stadt Ludwigshafen am Rhein | 20,- DM |
| Nr. | K1/1997 | Handlungskonzept Wirtschaft | 15,- DM |
| Nr. | K2/1997 | Stadtentwicklungskonzept 2010 (Entwurf der Verwaltung) | 20,- DM |
| Nr. | B1/1997 | Umlandbefragung zum Image der Stadt Ludwigshafen | 20,- DM |
| Nr. | B2/1997 | Kindertagesstättenbericht | 20,- DM |
| Nr. | B3/1997 | Statistischer Jahresbericht - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Kriminalität im Jahre 1996 | 20,- DM |
| Nr. | B4/1997 | Untersuchung zur Stellplatzsituation im Sanierungsgebiet Mundenheim | 20,- DM |
| Nr. | K1/1998 | Energiekonzept der Stadt Ludwigshafen | 25,- DM |
| Nr. | K2/1998 | Schulentwicklungsplanung 1998 | 20,- DM |
| Nr. | K3/1998 | Wohnbaukonzeption 2010 | 15,- DM |
| Nr. | K4/1998 | Rheinufer-Süd | 20,- DM |
| Nr. | B1/1998 | Schulentwicklungsbericht 1997/98 | 20,- DM |
| Nr. | B2/1998 | Kindertagesstättenbericht 1997/98 | 20,- DM |
| Nr. | B3/1998 | Die Bundestagswahl am 27.09.1998 | kostenlos |
| Nr. | B4/1998 | Statistischer Jahresbericht - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Kriminalität im Jahre 1997 | 20,- DM |
| Nr. | B1/1999 | Jugendbefragung 1998 | 20,- DM |
| Nr. | B2/1999 | Schulentwicklungsbericht 1998/99 | 20,- DM |
| Nr. | B3/1999 | Die Kommunalwahlen und die Europawahl am 13. Juni 1999 | kostenlos |
| Nr. | B4/1999 | Kindertagesstättenbericht 1998/99 | 20,- DM |
| Nr. | B5/1999 | Dokumentation Auftaktveranstaltung lokale Agenda 21 | 20,- DM |
| Nr. | B6/1999 | Statistischer Jahresbericht - Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbau, Beschäftigung und Kriminalität im Jahre 1998 | 20,- DM |
| Nr. | B1/2000 | Schulentwicklungsbericht 1999/2000 | 20,- DM |
| Nr. | B2/2000 | Entwicklung der Bevölkerung in Ludwigshafen im Jahre 1999 - Statistischer Jahresbericht, Teil I - | 20,- DM |
| Nr. | B3/2000 | Wohnungssituation und Bautätigkeit in Ludwigshafen im Jahre 1999 - Statistischer Jahresbericht, Teil II - | 20,- DM |
| Nr. | B4/2000 | Kindertagesstättenbericht 1999/2000 | 20,- DM |
| Nr. | B5/2000 | Sozialplan 2000 | 30,- DM |
| Nr. | B1/2001 | Schulentwicklungsbericht 2000/2001 | 20,- DM |
| Nr. | B2/2001 | Bevölkerungs- und Sozialstruktur in den Stadtteilen Nord - Hemshof und West im Jahre 2000 | 15,- DM |
| Nr. | B3/2001 | Beschäftigung, Wirtschaftsentwicklung u. Arbeitslosigkeit in Ludwigshafen | 20,- DM |
| Nr. | B4/2001 | Passantenzählung in der Ludwigshafener City | 15,- DM |
| Nr. | B5/2001 | Stadtteilentwicklungsplanung Rheingönheim - Stadtteilbericht 2000: Soziales und Wohnen | 20,- DM |
| Nr. | B6/2001 | Öffnung der Ludwigstraße | 15,- DM |
| Nr. | B7/2001 | Kindertagesstättenbericht 2000/01 | 20,- DM |