



Integriertes Stadtentwicklungskonzept Ludwigshafen Mitte / Innenstadt

Bestandsaufnahme und
Vorbereitende Untersuchung

Oktober 2022

Auftraggeberin

Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein
 Dezernat für Bau, Umwelt und Verkehr, WBL
 Geoinformation, Vermessung und Stadterneuerung
 Abteilung Stadterneuerung
 Rheinuferstraße 9
 67061 Ludwigshafen
 stadterneuerung@ludwigshafen.de

Bearbeitung

yellow z Berlin
 Abel Bormann Koch PartGmbB
 Choriner Str. 55
 10435 Berlin
 www.yellowz.net
 Mario Abel
 Anne Gunia
 Paul Strobel
 Diogo Mello Jeremias

mahl gebhard konzepte
 Hubertusstraße 4
 80639 München
 www.mahlgebhardkonzepte.com
 Andrea Gebhard
 Annette Pfundheller
 Coralie Gmür
 Johanna Strehler

Buro Happold Engineering
 Pfalzburger Straße. 43/44
 10717 Berlin
 www.burohappold.com
 Dr. Sebastian Seelig
 Tobias Lotz

Oktober 2022

© yellow z / mgk / Buro Happold

Inhalt

1. Intro	5
1.1 Einleitung Untersuchungsgebiet ISEK	10
1.2 Prozess und methodische Herangehensweise	13
1.3 Ebenen und Formate der Beteiligung	16
2. Sektorale Analyse	33
2.1 Soziodemografie	36
2.2 Soziale Infrastruktur	40
2.3 Bildung	44
2.4 Kultur und Freizeit	48
2.5 Stadtstruktur und Stadtumbau	52
2.6 Wohnen und Wohnumfeld	56
2.7 Gewerbe, Handel und Versorgung	62
2.8 Grün- und Freiräume	68
2.9 Energie und Klima	72
2.10 Umweltbelastungen	78
2.11 Mobilität	82
2.12 Akteur*innen und Institutionen	90
2.13 Fazit / SWOT	92
3. Zwischenfazit und Ausblick	97

Arbeitsstand

Arbeitsstand

Arbeitsstand

1. Intro



Intro

Die Ludwigshafener Innenstadt sieht sich seit geraumer Zeit mit großen Herausforderungen konfrontiert. Insbesondere die Branche des Einzelhandels, lange Zeit das Aushängeschild der City, steckt in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Online-Handel und verändertes Konsumverhalten, strukturelle und räumlich-funktionale Mängel sowie hohe Einnahmeerwartungen der Gewerbeflächenvermietenden führen zu immer weniger Einzelhandelsgeschäften und gravierenden Trading-Down Effekten in zentralen Lagen - und zu der Frage nach der zukünftigen Ausrichtung der Innenstadt.

Als Herz der Stadt und Hotspot des öffentlichen Lebens ist das Stadtzentrum imageprägend und somit von immenssem Wert für die Gesamtstadt. Dennoch büßt es zunehmend an Aufenthalts- und Angebotsqualität ein. Mit dem Entwicklungskonzept Innenstadt (2006), dessen Fortschreibung Strategiepapier „Handlungskonzept Innenstadt“ sowie Projekten und Maßnahmen im Zuge des Stadtumbaus Innenstadt Ludwigshafen wurden bereits wichtige Anstöße zur Stärkung der Innenstadt gesetzt. Das Hauptaugenmerk lag hierbei auf einer Drehung und Kompaktierung der Innenstadt, um die bisherige Parallelität der innerstädtischen Nutzungen in eine neue Abfolge von Funktionsschwerpunkten zu überführen. Dabei gilt es, wertvolle und schützenswerte Elemente geschickt einzubinden, und die teils sehr unterschiedlichen Teilbereiche in sinnvolle Beziehungen zu setzen. Zudem gibt es weitere, zusätzliche Impulse für eine mögliche Neuorientierung der Innenstadt. Anstehende Großprojekte wie der Rückbau der Hochstraße Nord zur ebenerdigen Helmut-Kohl-Allee und der damit einhergehende Abriss des Rathaus-Centers werden das Stadtbild verändern und geben Anlass, die Neuausrichtung der Ludwigshafener Innenstadt zu überdenken:

Was kann die City der Zukunft sein? Was will sie sein? Wie will sie sich zwischen sich verändernden Rahmenbedingungen wie dem Strukturwandel des Einzelhandels, dem Klimawandel und damit einhergehenden Klimaanpassungsmaßnahmen, der Verkehrswende und neuen Ansprüchen von Bewohner*innen und Nutzer*innen positionieren?

Um eine Richtung für eine zukünftige Beantwortung dieser und weiterer Fragen zu entwickeln, hat die Stadt Ludwigshafen die Arbeitsgemeinschaft der Büros Yellow Z, mahl gebhardt konzepte und Buro Happold beauftragt, in einem mehrstufigen Prozess städtebauliche Missstände aufzudecken,

Leitlinien zu formulieren und konkrete Maßnahmen zu artikulieren. Dabei gilt es, unterschiedliche Handlungsfelder und Ziele zu einem übergeordneten strategischen Zukunftsbild zusammenzuführen und damit einen langfristigen Orientierungsrahmen für die Entwicklungen in der Innenstadt zu schaffen.

Arbeitsstand



1.1 Einleitung Untersuchungsgebiet ISEK

Das vorläufige Stadterneuerungsgebiet Mitte / Innenstadt ist 126 Hektar groß und umfasst den gesamten Stadtteil Mitte. Hinzu kommen das Areal entlang des Rheins bis zum Hemshofkreisel sowie Flächen zwischen der Bürgermeister-Grünzweig-Straße, Welser- und Blücherstraße, der Jakob-Binder-Straße, ein Teil der Prinzregentenstraße sowie der Carl-Wurster-Platz. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde am 23.09.2019 im Stadtrat beschlossen. Dies war als Teil der Bewerbung beim Land notwendig, um in das Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung“ aufgenommen zu werden und die in Aussicht gestellten Städtebaufördermittel in Anspruch zu nehmen. Der Umgriff des vorläufigen Stadterneuerungsgebietes Mitte / Innenstadt wurde so gewählt, um den Innenstadtbereich unter Berücksichtigung der Auswirkungen der geplanten ebenerdigen Stadtstraße und der Entwicklungen bezüglich der Hochstraße Süd, eines möglichen neuen Rathausstandortes und der Entwicklung City West funktional und gestalterisch aufzuwerten. Mit den bereits erfolgten Stadterneuerungsmaßnahmen wurden wichtige Grundsteine gelegt, die im Rahmen dieses Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes aufgegriffen, fortgeschrieben und umgesetzt werden.





Zwischenräume der Hochstraße Nord



Brachflächen am Rhein



Transformationsraum Rathaus-Center



Fußgängerzone Bismarckstraße



Blick auf die Kurt-Schumacher-Brücke



Transitraum Berliner Platz

1.2 Prozess und methodische Herangehensweise

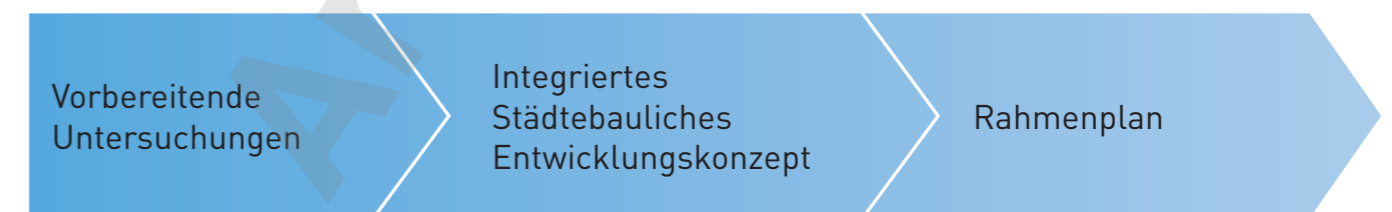
Das gesamte Projekt hat zum Ziel, in engem Dialog mit Verwaltung, lokalen Akteur*innen und Bewohner*innen ein zukunftsfähiges Konzept für die Ludwigshafener Innenstadt zu erarbeiten. In einem diskursiven, mehrstufigen Prozess wurden dazu mehrere Phasen durchlaufen und erarbeitet, deren Ergebnisse wiederum die Grundlage für die darauffolgenden Arbeitsschritte bilden. Die einzelnen Phasen unterteilen sich in die Vorbereitenden Untersuchungen (Bestandsaufnahme), in die Strategiephase des ISEKs (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) und die abschließende Rahmen- und Umsetzungsplanung. Der gesamte Prozess wird strategisch durch die Projektgruppe mit Vertreter*innen der Verwaltung und dem Planungsteam (Yellow Z, mahl gebhard konzepte und Buro Happold) begleitet.

Phase 1

Die erste Phase des Projekts umfasste im Wesentlichen die Vorbereitenden Untersuchungen nach Paragraph 141 BauGB, welche erforderlich sind, um sogenannte „städtebauliche Missstände“ festzustellen und ein bestimmtes Sanierungsgebiet förmlich festzulegen. Die Erkenntnisse der Vorbereitenden Untersuchungen dienen somit als Entscheidungsgrundlage für die Notwendigkeit, die Art und die Durchführbarkeit der Sanierung, aber zugleich der Erarbeitung eines

generellen inhaltlichen Zugangs als Grundlage für die darauffolgenden Projektphasen. In einem projektgruppeninternen Kick-Off-Termin am 3. Februar 2021 erfolgte eine Verständigung über Ziele und Schwerpunkte der Bearbeitung sowie den Umgang mit den zu der Zeit vorherrschenden Rahmenbedingungen bedingt durch die COVID-19-Pandemie. Im Anschluss erfolgten eine sozialräumliche Analyse und detaillierte thematische Betrachtung bereits vorhandener Planungen, Konzepte und Projekte. Mit einer Pressekonferenz am 26. März 2021 wurde der Projektstart öffentlich verkündet, die Vorstellung des Vorhabens in den Ortsbeiräten Nord und Süd im April 2021 stellte erste Verbindungen auf lokalpolitischer Ebene her. Durch intensive Ortsbegehungen im April 2021 und im Juli 2021 wurden die vorhandenen Erkenntnisse weiter vertieft und ergänzt. Mit unvoreingenommenem Blick wurden Stadt- und Freiräume untersucht, Übergänge und Barrieren analysiert und Stärken und Schwächen der Raum- und Sozialstrukturen erfasst. Die Potenziale und Herausforderungen der Innenstadt wurden anschließend kompakt und übersichtlich in thematischen Analysekarten dargestellt (siehe Kapitel Sektorale Analyse).

Prozess



Bausteine



Phase 2: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und vorbereitenden Untersuchung umfasste die zweite Phase des Projekts die Entwicklung einer Zukunftsperspektive für die Innenstadt. Um der Vielseitigkeit der Innenstadt in angemessener Form zu begegnen, wurden die zentralen Stadtentwicklungsthemen in drei integrierte Handlungsfelder zusammengefasst.

- Handlungsfeld Begegnungsraum (Mobilität, Freiraum & Klima)
- Handlungsfeld Lebenswelt (Quartiersentwicklung, Wohnen, Bildung und Soziales)
- Handlungsfeld Erlebnisraum (Handel, Kultur & Freizeit)

Im Sinne des integrierten Ansatzes wurden die Inhalte der einzelnen Handlungsfelder anschließend in einem ganzheitlichen Zukunftsbild abgebildet, das als Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt dient. Die Strategien für die zukünftige Ausrichtung der Innenstadt wurden in stetiger Abstimmung innerhalb der Arbeitsgruppentreffen entwickelt. Gemeinsam verständigte man sich auf den Zusammenschluss der unterschiedlichen Themenbereiche in den oben beschriebenen Handlungsfeldern und definierte deren inhaltliche Ausrichtung.

Phase 3: Rahmenplan

Die finale Phase des Gesamtprojektes stellt der Rahmenplan dar. Der Geltungsbereich des Rahmenplans umfasst das per Satzung förmlich festgelegte Sanierungsgebiet, das auf Basis einer Analyse städtebaulicher Missstände im Stadterneuerungsgebiet, räumlich abgrenzt wurde.

Als Instrument der Umsetzungsplanung werden im Rahmenplan Ziele für das Sanierungsgebiet festgelegt und formuliert, welche Anforderungne Bestandsgebäude erfüllen müssen, um städtebauliche Missstände zu beseitigen und die nachhaltige Entwicklung der Ludwigshafener Innenstadt zu gewährleisten. Darüber hinaus umfasst der Rahmenplan einen Zeit- und Kostenplan sowie Angaben zur Ausarbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

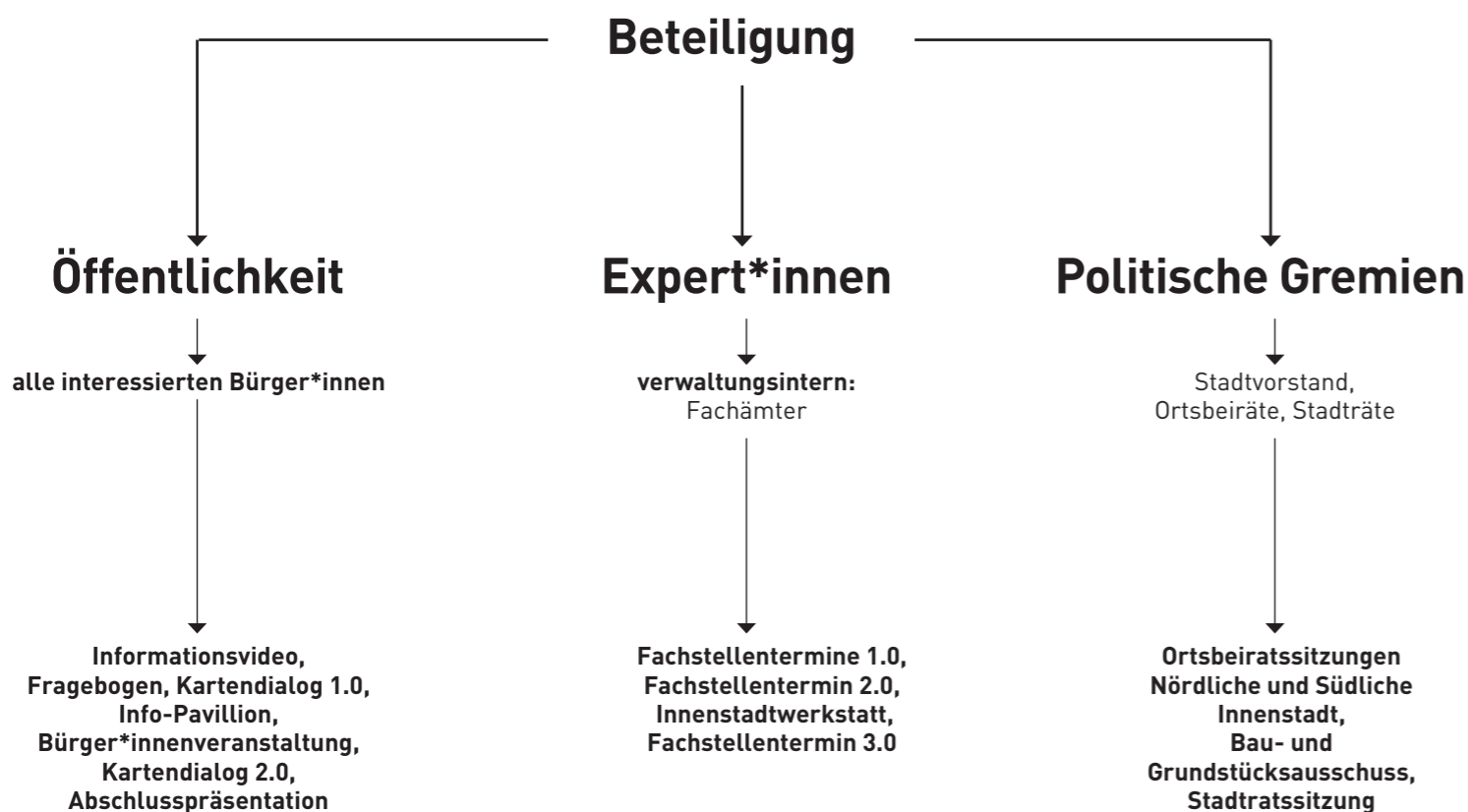


1.3 Ebenen und Formate der Beteiligung

Der Prozess wurde in allen Projektphasen gemeinsam mit den Bewohner*innen und Schlüsselakteur*innen der Innenstadt, der Ludwigshafener Stadtverwaltung und den politischen Gremien erarbeitet. Die Vielzahl unterschiedlicher Blickwinkel führen zu einem lebendigen Diskurs und einem fundierten Kenntnisstand über Potenziale und Herausforderungen im Untersuchungsgebiet.

So wurden bereits in der Phase der Bestandsaufnahme in unterschiedlichen Formaten verschiedenste Akteur*innen in den Prozess miteinbezogen. In vorwiegend digitalen Terminen, aber auch bilateralen Telefon- und Vor-Ort-Gesprächen wurden die Handlungsbedarfe und Schlüsselthemen, Entwicklungsdynamiken und „drückende Schuhe“, also spezifische Situationen in der Ludwigshafener Innenstadt, gemeinsam benannt und diskutiert.

Besonders bei der zukünftigen strategischen Ausrichtung der Innenstadt, die im Rahmen des ISEKs erarbeitet wurde, war die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Expert*innen und politischen Gremien von hoher Bedeutung. Diese erfolgte über verschiedene Formate. Interessierte Bürger*innen konnten ihre Anregungen insbesondere während der Aktionstage im September und der anschließenden Onlinebeteiligung kund tun. Im Falle der verwaltungsinternen Fachämter baten Fachstellentermine und die im Rahmen der Aktionstage durchgeführte Innenstadtwerkstatt Raum für Diskussionen. Die Politischen Gremien wie die Ortsbeiratssitzungen, der Bau- und Grundstücksausschuss und schließlich die Stadtratssitzung brachten ebenfalls wertvolle Ergebnisse hervor, die in ISEK und Rahmenplan einfließen.



Beteiligung der breiten Öffentlichkeit

Auf der Ebene der breiten Öffentlichkeit fanden zwei über jeweils zwei Wochen laufende Online-Beteiligungsphasen statt. Die erste Phase ermittelte ein breites Stimmungsbild über einen detaillierten Fragebogen, einen Kartendialog und eine direkte Ansprache via Bürger*innenvideo durch das Planungsteam.

Die Bewerbung verlief über Plakate, die Presse sowie die verschiedenen Social-Media-Kanäle der Stadt Ludwigshafen. Der Rücklauf war groß und lieferte wichtige Anregungen und Hinweise für die Bestandsaufnahme. Die gesammelten und hinsichtlich ihrer Relevanz bewerteten Informationen sowie die eigenen Anschauungen und Recherchen bilden die Grundlage für die Entwicklung übergeordneter Ziele und Leitlinien in der anstehenden Phase des ISEKs und fließen in die „Profilierung“ der Innenstadt, die weiteren strategischen Überlegungen und räumlichen Konzepte ein.

Am 20. und 21. September folgte schließlich eine Beteiligung der breiten Öffentlichkeiten im Rahmen der Aktionstage in der Ludwigshafener Innenstadt. Das Partizipationsprogramm sollte sowohl die breite Bevölkerung als auch wichtige Schlüsselakteur*innen und politische Gremien informieren und eine Möglichkeit des Austauschs mit dem Planungsteam und der Sanierungsbehörde bieten. Konkret konnte die Bevölkerung an zwei Tagen an einem Info-Pavillion am Ludwigsplatz und in einer Bürger*innenveranstaltung Fragen stellen und Anregungen äußern.

Die zweite Phase der Online-Beteiligung wurde mit der öffentlichen Bürger*innenveranstaltung im Pfalzbau gestartet. Vom 22. September 2022 bis zum 04. Oktober 2022 hatten die Bewohner*innen Ludwigshafens auf dem Portal www.ludwigshafen-diskutiert.de die Möglichkeit, sich über die Inhalte der Planung zu informieren und über einen Kartendialog Kommentare einzubringen.

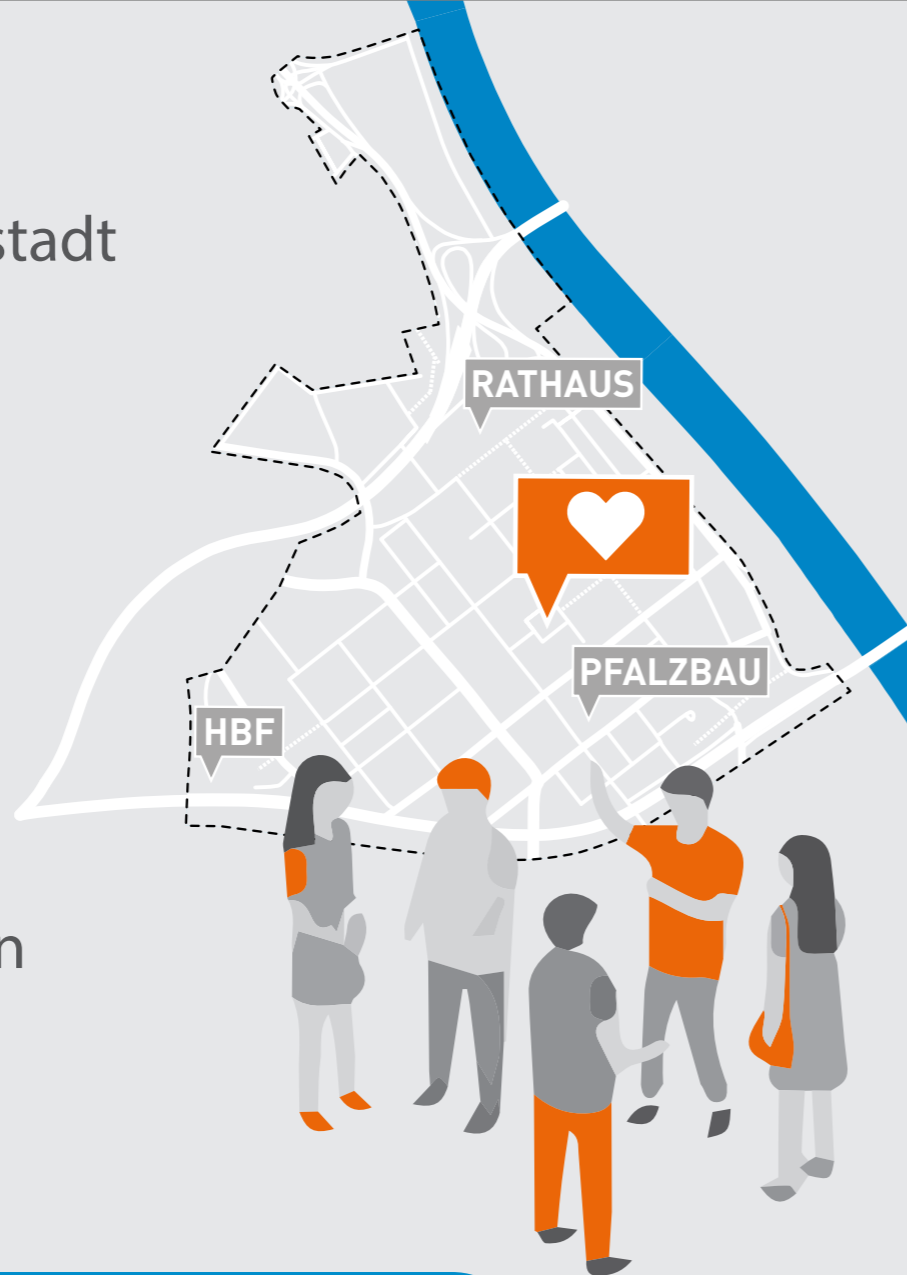
Am 15. November 2022 fand schließlich die öffentliche Schlusspräsentation aller Teilprojekte VU, ISEK und Rahmenplan zur Innenstadt Ludwigshafens statt. Um eine niedrigschwellige Teilnahme zu ermöglichen, wurde die Veranstaltung online durchgeführt und über das Portal youtube gestreamt. Hier wurden als Resümee ein zusammenfassender Überblick über das Gesamtprojekt gegeben, die Kerninhalte der Handlungsfelder und des Zukunftsbildes kurz zusammengefasst und noch einmal

die Schlüsselmaßnahmen erläutert. Hierzu gab es für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, direkt Rückfragen zu stellen und im Chat zu kommentieren. Zum Ende der Veranstaltung wurden wichtige Hinweise zur ab dem 01. Januar 2023 startenden Umsetzungsphase gegeben und auf das in Kraft tretende neue Sanierungsgebiet hingewiesen.

Wir machen die Innenstadt fit für die Zukunft – Seien Sie dabei!

Was gefällt Ihnen an unserer Innenstadt besonders gut?
Welcher ist Ihr Lieblingsort?
Was muss verbessert werden?

Zu diesen und weiteren Fragen ist uns Ihre Meinung wichtig.



Diskutieren Sie mit!
Für eine lebenswerte Innenstadt

1. bis 15. Juni 2021 unter www.ludwigshafen-diskutiert.de oder holen Sie sich ab sofort Ihren persönlichen Fragebogen im Rathaus ab.



Erste Phase der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit Dokumentation Kartendialog

Vom 1. bis 15. Juni 2021 hatten die Bürger*innen der Stadt Ludwigshafen die Möglichkeit, online auf der Seite „www.ludwigshafen-diskutiert.de“ ihre Lieblingsorte und Orte mit Verbesserungsbedarf auf einer interaktiven Karte zu markieren und mit Kommentaren zu versehen.

Insgesamt wurde 125 Meinungen abgegeben. 21 davon waren positiv. Hier wurde unter anderen der Ludwigsplatz, das Wilhelm-Hack-Museum mit dem hack-museumsgARTen, die Stadtbibliothek, der Spiel-/Bolzplatz hinter dasHaus oder der Lutherplatz genannt. Auch Vorschläge wie „Aufbau eines Partnerschaftsnetzwerks zum gemeinschaftlichen Aufbau und Pflege der Grüninfrastruktur“ und ganze Visionen, etwa unter dem Titel „Ludwigshafen 2040:

Innovative Forschungsmetropole am Tor zur Pfalz“, wurden von den Bürger*innen eingebracht. Doch sehen die Einwohner*innen auch einigen Verbesserungsbedarf in der Innenstadt. Die häufigsten der 104 Nennungen betrafen den Berliner Platz, den Wunsch nach einem generellen Gestaltungskonzept, Nutzungskonflikte mit Randgruppen, den Wunsch nach mehr Begrünung, die Parkplatzsituation, die Vermüllung der Straßen und Gehwege, die Qualität des Einzelhandels sowie die Vielzahl an Wettbüros, den Wunsch nach einer Priorisierung von Fuß- und Radverkehr sowie die Sorge um die Nahversorgung rund um den Carl-Wurster-Platz nach Abriss des Rathaus und dem darin befindlichen Supermarkt.



Erste Phase der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit Dokumentation Fragebogen

Vom 1. bis 15. Juni 2021 hatten die Bürger*innen der Stadt Ludwigshafen die Möglichkeit, mittels eines Fragebogens mitzuteilen, was die Ludwigshafener Innenstadt für sie bereits lebenswert macht und/oder in Zukunft lebenswerter machen könnte. Der Fragebogen konnte entweder digital über das Webseite www.ludwigshafen-diskutiert.de ausgefüllt werden, oder aber analog im Rathaus abgeholt und abgegeben werden.

Insgesamt wurden 264 Fragebögen eingereicht. Hinsichtlich Beruf, Alter, Wohndauer in der Innenstadt und Haushaltsgrößen wurde ein breites Spektrum an Bürger*innen erreicht. Die meistgenannten Themen

stellten der Wunsch nach einem breiteren Angebot an hochwertigen Angeboten in Gastronomie und Einzelhandel sowie nach mehr Grün- und Freiflächen dar. Weitere häufig genannte Aspekte waren Unmut über Dreck und Müll, den Zustand und mangelhaften Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Wunsch nach einer höheren Taktung des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Analog zu den Ergebnissen des Kartendialogs wurde der Ludwigsplatz als beliebtester Freiraum genannt. Auch die Kulturangebote, insbesondere die mit regionaler Strahlkraft wie der Pfalzbau und das Wilhelm-Hack-Museum, wurden als positiv bewertet.

Ludwigshafen Stadt am Rhein

Haushaltsbefragung zum Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK)

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ludwigshafen,

die Stadt Ludwigshafen erarbeitet gemeinsam mit einem interdisziplinären Planungsteam aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern ein zukunftsfähiges und gesamtheitliches Konzept zur Entwicklung der Innenstadt. In diesem Rahmen ist der Stadt Ludwigshafen Ihre Meinung als Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig, da Sie unsere Stadt mit Leben füllen und am besten Auskunft geben können, was die Ludwigshafener Innenstadt für Sie bereits lebenswert macht bzw. noch lebenswerter machen würde. Bei den meisten Fragen reicht ein einfaches Ankreuzen (x). Bei einigen Fragen sind auch Leerzellen vorgesehen, in denen Sie möglichst in kurzen Stichpunkten und Blockschrift die Frage beantworten können. Die Stadt Ludwigshafen bedankt sich herzlich für Ihre Mitarbeit!

Allgemein

- Welches Geschlecht haben Sie?
o männlich o weiblich o divers
- Wie alt sind Sie?
o jünger als 18 Jahre o 18 – 30 Jahre o 31 – 45 Jahre
o 46 – 60 Jahre o 61 – 75 Jahre o älter als 75 Jahre
- Wie lange wohnen Sie schon in der Ludwigshafener Innenstadt?
o seit meiner Geburt o weniger als 2 Jahre o 2 bis unter 5 Jahre
o 5 bis unter 10 Jahre o 10 bis unter 25 Jahre o 25 bis unter 40 Jahre
o über 40 Jahre o ich wohne nicht in der Innenstadt
- Wie groß ist Ihre Wohnung?
o 1-Zimmer-Wohnung o 2-Zimmer-Wohnung o 3-Zimmer-Wohnung
o Sonstiges _____
- Wie viele Personen leben in Ihrer Wohnung?
o 1 Person o 2 Personen o 3 Personen
o 4 Personen o 5 Personen o mehr als 5 Personen
- Was machen Sie beruflich?

- In welchem Bereich der Ludwigshafener Innenstadt leben Sie?
o zwischen Hauptbahnhof und Heingstraße o zwischen Heingstraße und Rhein
o in der nördlichen Innenstadt o in der südlichen Innenstadt
o _____
o Ich wohne nicht in der Innenstadt, fühle mich ihr aber verbunden.
- Sind Sie mit der Lage Ihrer Wohnung zufrieden, gefällt Ihnen Ihr Wohnumfeld?

Nur noch einige allgemeine Informationen zum Wohnumfeld

- Wie bewegen Sie sich?
o mit Bus oder Bahn o mit dem Auto o ich nutze (ein) Sharing
- Wenn Sie ein Sharing nutzen:
o Car-Sharing o Sonstiges _____
- Wie beurteilen Sie die Innenstadt?
o Ich bin sehr damit zufrieden
o Ich bin damit eher zufrieden
o Ich bin damit eher nicht zufrieden
o Was fehlt Ihnen? _____
- Haben Sie das Gefühl:
o ja o meistens nicht
- Bei „meistens nicht“:
o breitere Fußwege o sicherere Querung o Sonstiges _____
- Nutzen Sie ein Fahrrad?
o ja o meistens nicht
- Bei „ja“: Haben Sie es?
o ja o meistens nicht
- Bei „meistens nicht“:
o breitere Radwege o sicherere Querung o Sonstiges _____

Nur noch einige allgemeine Informationen zum Wohnumfeld

- Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld besonders gut? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o Grünflächen o Spielflächen
o kulturelles Angebot o soziale Infrastruktur (z.B. Kitas, Schulen, Seniorentreffs) o gute Nachbarschaft o Es gibt nichts, was mir gefällt o Sonstiges _____
- Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld überhaupt nicht? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o kulturelles Angebot o gute Nachbarschaft o Lärm
- Was gefällt Ihnen in der Innenstadt?
o Grünanlagen, z.B. Stadtplätze, z.B. _____
o Spielplätze, z.B. _____
o (Hinter-)Höfe, z.B. _____
o autofreie Fußgängerwege o Sonstiges _____
- Wie zufrieden sind Sie mit dem Auto?
o Ja o Nein
o Ich bin sehr damit zufrieden. o Ich bin damit zufrieden.
o Ich bin damit eher nicht zufrieden. o Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden.
- Bei „Ja“: Wo parken Sie?
o auf der Straße direkt am Hof
o im privaten Parkhaus o im Hof
o Ich finde kaum ein Parkhaus
- Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld besonders gut? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o Grünflächen o Spielflächen
o kulturelles Angebot o soziale Infrastruktur (z.B. Kitas, Schulen, Seniorentreffs) o gute Nachbarschaft o Es gibt nichts, was mir gefällt o Sonstiges _____
- Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld überhaupt nicht? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o kulturelles Angebot o gute Nachbarschaft o Lärm
- Was gefällt Ihnen in der Innenstadt?
o Grünanlagen, z.B. Stadtplätze, z.B. _____
o Spielplätze, z.B. _____
o (Hinter-)Höfe, z.B. _____
o autofreie Fußgängerwege o Sonstiges _____
- Wie zufrieden sind Sie mit dem Auto?
o Ja o Nein
o Ich bin sehr damit zufrieden. o Ich bin damit zufrieden.
o Ich bin damit eher nicht zufrieden. o Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden.
- Bei „Ja“: Wo parken Sie?
o auf der Straße direkt am Hof
o im privaten Parkhaus o im Hof
o Ich finde kaum ein Parkhaus
- Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld besonders gut? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o Grünflächen o Spielflächen
o kulturelles Angebot o soziale Infrastruktur (z.B. Kitas, Schulen, Seniorentreffs) o gute Nachbarschaft o Es gibt nichts, was mir gefällt o Sonstiges _____
- Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld überhaupt nicht? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o kulturelles Angebot o gute Nachbarschaft o Lärm
- Was gefällt Ihnen in der Innenstadt?
o Grünanlagen, z.B. Stadtplätze, z.B. _____
o Spielplätze, z.B. _____
o (Hinter-)Höfe, z.B. _____
o autofreie Fußgängerwege o Sonstiges _____
- Wie zufrieden sind Sie mit dem Auto?
o Ja o Nein
o Ich bin sehr damit zufrieden. o Ich bin damit zufrieden.
o Ich bin damit eher nicht zufrieden. o Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden.
- Bei „Ja“: Wo parken Sie?
o auf der Straße direkt am Hof
o im privaten Parkhaus o im Hof
o Ich finde kaum ein Parkhaus

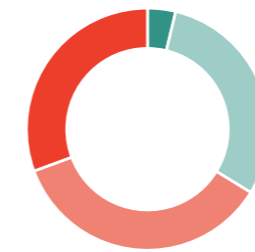
Was fehlt Ihnen?

- öffentliche Frei- und Grünflächen sowie Spielplätze
o Ich bin sehr damit zufrieden. o Ich bin damit zufrieden.
o Ich bin damit eher nicht zufrieden. o Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden.
o Was fehlt Ihnen? _____
- 21. Was müsste in der Innenstadt verbessert oder geschaffen werden?
o Wohnungen, z.B. o preiswerter o höherwertiger o mehr unterschiedliche
o Grünanlagen und Spazierwege, z.B. hier _____
o Spielflächen für Kinder, z.B. hier _____
o Aufwertung der (Hinter-)Höfe
o kulturelle Einrichtung
o breiteres Angebot
o Angebote für Jugendliche
o Angebote für ältere Menschen
o Sonstiges _____
- 19. Für Radfahrer*innen: Wo stellen Sie Ihr Fahrrad ab? Und in welcher Entfernung zu Ihrer Wohnung?
o in einem Fahrradständer auf der Straße o in einem Fahrradständer im Hof
o lose auf der Straße o lose im Hof
o in einer Fahrradgarage o Sonstiges _____
o ca. _____ m Entfernung von meiner Wohnung
- 20. Besitzen Sie ein Auto?
o Ja o Nein
o Ich bin sehr damit zufrieden. o Ich bin damit zufrieden.
o Ich bin damit eher nicht zufrieden. o Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden.
- 21. Bei „Ja“: Wo parken Sie?
o auf der Straße direkt am Hof
o im privaten Parkhaus o im Hof
o Ich finde kaum ein Parkhaus
- 9. Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld besonders gut? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o Grünflächen o Spielflächen
o kulturelles Angebot o soziale Infrastruktur (z.B. Kitas, Schulen, Seniorentreffs) o gute Nachbarschaft o Es gibt nichts, was mir gefällt o Sonstiges _____
- 10. Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld überhaupt nicht? *Mehrfachnennungen möglich*
o Einkaufsmöglichkeiten o kulturelles Angebot o gute Nachbarschaft o Lärm
- 11. Wie bewegen Sie sich?
o mit Bus oder Bahn o mit dem Auto o ich nutze (ein) Sharing
- 12. Wenn Sie ein Sharing nutzen:
o Car-Sharing o Sonstiges _____
- 13. Wie beurteilen Sie die Innenstadt?
o Ich bin sehr damit zufrieden
o Ich bin damit eher zufrieden
o Ich bin damit eher nicht zufrieden
o Was fehlt Ihnen? _____
- 14. Haben Sie das Gefühl:
o ja o meistens nicht
- 15. Bei „meistens nicht“:
o breitere Fußwege o sicherere Querung o Sonstiges _____
- 16. Nutzen Sie ein Fahrrad?
o ja o meistens nicht
- 17. Bei „ja“: Haben Sie es?
o ja o meistens nicht
- 18. Bei „meistens nicht“:
o breitere Radwege o sicherere Querung o Sonstiges _____

Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Angeboten in der Ludwigshafener Innenstadt?

- Ich bin sehr damit zufrieden.
- Ich bin damit zufrieden.
- Ich bin damit eher nicht zufrieden.
- Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden.

Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs (Anzahl, Art und Auswahl der Läden)



Was fehlt Ihnen?

- (32) Breites Angebot an Supermärkten (z.B. bio, höherpreisig, gut sortiert)
- (12) Metzger
- (5) Fachhandel
- (5) Wochenmarkt mit größerem Angebot
- (5) Bäcker etc.

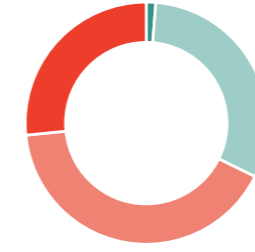
Kulturelle Einrichtungen (Anzahl und Auswahl an Kino, Theater, Museen usw.)



Was fehlt Ihnen?

- (19) Kino (z.B. Programmkinos)
- (6) Clubs / Musiklokale
- (5) Theater
- (5) Kleinkunsthörsäle
- (5) Kulturelles Angebot für Jüngere
- (4) Veranstaltungen im öffentlichen Raum
- (3) Galerien / Kunst-Ausstellungen etc.

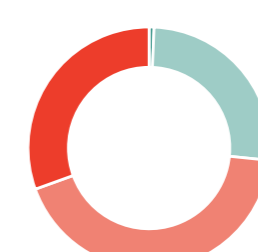
Gastronomischen Angebote (Anzahl und Auswahl an Cafés, Restaurants, Bars, usw.)?



Was fehlt Ihnen?

- (49) Breites Angebot an guten Restaurants
- (15) Mehr Cafés (z.B. am Rhein)
- (11) Besseres Angebot an Bars (z.B. für Studenten)
- (3) Biergärten etc.

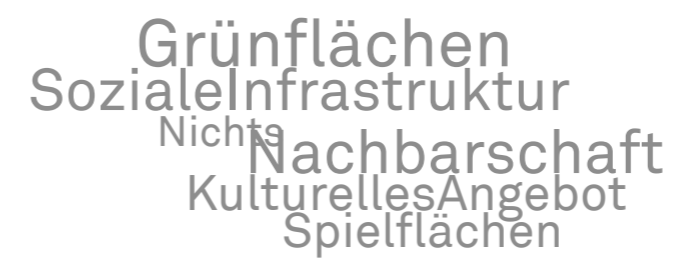
Öffentliche Frei- und Grünflächen sowie Spielplätze



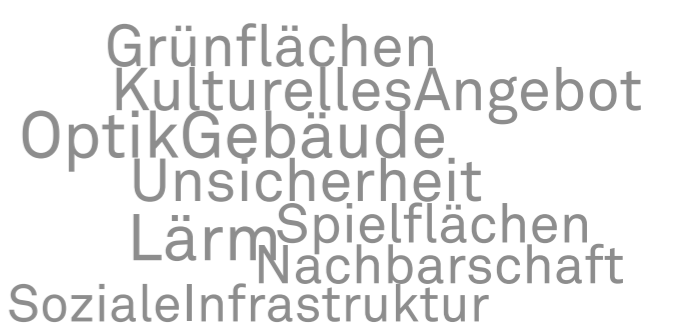
Was fehlt Ihnen?

- (55) Grünflächen
- (21) Spielplätze
- (19) Sauberkeit
- (8) Bäume (z.B. große Straßenbäume)
- (7) Parks etc.

Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld besonders gut?



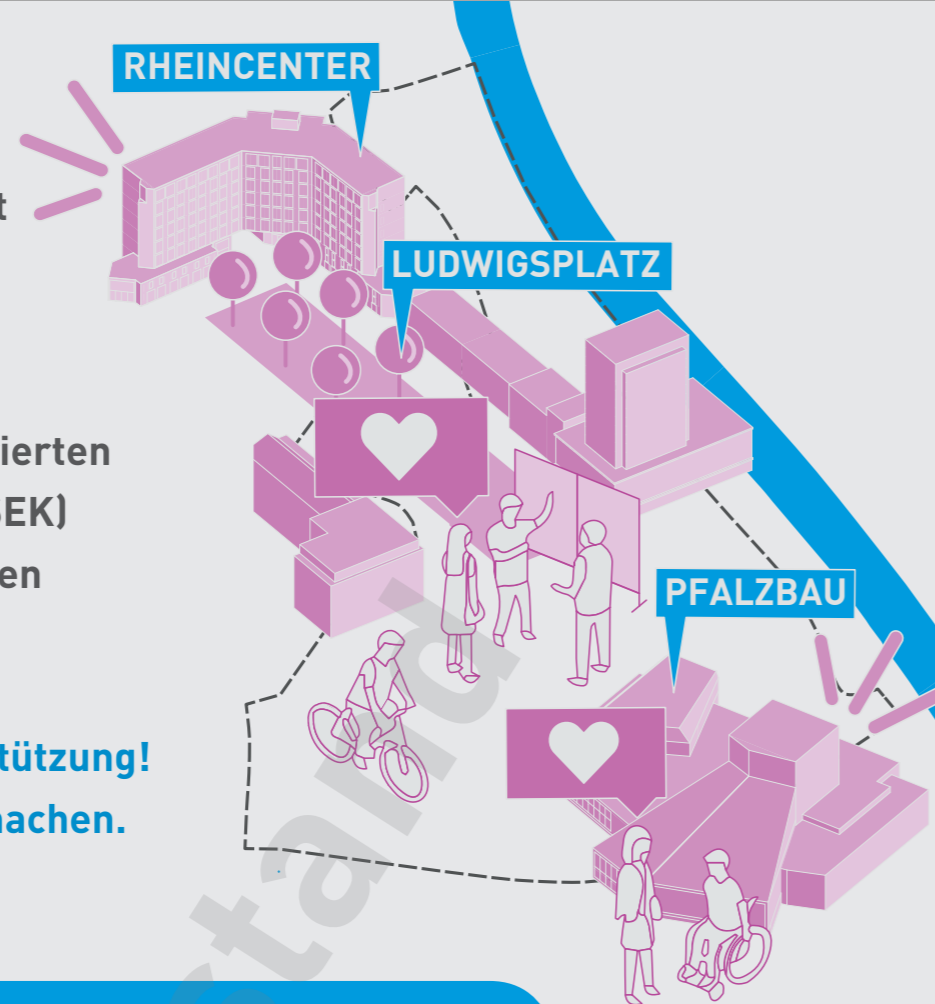
Was gefällt Ihnen an Ihrem Wohnumfeld überhaupt nicht?



Die Ludwigshafener Innenstadt ist Teil des Förderprogramms „Stadtumbau“

Mit der Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) wollen wir den Weg der nächsten Jahre bereiten.

**Dazu brauchen wir Ihre Unterstützung!
Informieren. Diskutieren. Mitmachen.**



Machen Sie mit!

Für eine lebenswerte Innenstadt

Veranstaltung für Bürger*innen

20. September, 18.30 Uhr im Pfalzbau

Info-Pavillon

20. und 21. September, 10 bis 16 Uhr am Ludwigsplatz

Online-Beteiligung

22. September bis 4. Oktober auf ludwigshafen-diskutiert.de

Zweite Phase der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit Dokumentation Aktionstage

Die Aktionstage waren der zentrale Beteiligungszeitraum zwischen den Projektphasen des ISEKs und der Rahmenplanung. In einem dreitägigen Programm vom 19. September 2022 bis zum 21. September 2022 wurden in der Ludwigshafener Innenstadt mehrere Formate der Bürger*innenbeteiligung angeboten. Sowohl die breite Bevölkerung als auch wichtige Schlüsselakteur*innen der Stadt aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Politik konnten sich an der Erstellung des ISEKs beteiligen. Das Partizipationsprogramm informierte über den Planungsprozess und bot die Möglichkeit, Arbeitsstände zu kommentieren und an der weiteren Gestaltung des Konzepts teilzuhaben. Der Fokus lag auf der Findung eines abgestimmten Konsenses für das Zukunftsbild der Innenstadt und auf der Mobilisierung der Schlüsselakteur*innen und der Bevölkerung zur Bewertung der bereits vorgeschlagenen und Ausarbeitung weiterer konkreter Maßnahmen und Projekte. So wurde die Einbindung lokaler Expertise in den weiteren Planungsprozess gewährleistet.

Info-Pavillon am Ludwigsplatz

Am Info-Pavillon wurden die Arbeitsstände der Planung am 20.09.2022 und am 21.09.2022 von jeweils 10:00 bis 16:00 Uhr ausgestellt. An Bauzaunbannern konnten die Inhalte des ISEKs eigenständig erkundet werden und Interessierte mit dem Planungsteam und Vertreter*innen des Bereichs Stadterneuerung der Stadtverwaltung Ludwigshafen ins Gespräch kommen. Die geführten Diskussionen wurden auf Planungstischen dokumentiert. Das Format erlaubte es der Ludwigshafener Bevölkerung, ihre Anliegen und Hinweise zum Planungsstand auf niedrigschwellige Weise zu äußern.

Bürger*innenveranstaltung

Im Rahmen der Bürger*innenveranstaltung am 20. September 2022 im Pfalzbau wurde der Arbeitsstand des ISEKs öffentlich vorgestellt. Neben dem Planungsteam kamen Vertreter*innen der Verwaltung zu verschiedenen Themen für die Zukunft der Innenstadt zu Wort. Bürger*innen der Stadt hatten die Möglichkeit, die vorgestellten Inhalte zu kommentieren und Nachfragen zu stellen. Ein begehbare Modell diente der räumlichen Veranschaulichung, Verortung und Dokumentation der gestellten Nachfragen und Kommentare. Die öffentliche Bürger*innenveranstaltung bildete auch den Auftakt in die zweite Phase der Online-Beteiligung (siehe oben).

Zweite Phase der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit Dokumentation Kartendialog



Aktionstage: Bürger*innenveranstaltung



Aktionstage: Bürger*innenveranstaltung



Aktionstage: Bürger*innenveranstaltung



Aktionstage: Info-Pavillon am Ludwigsplatz



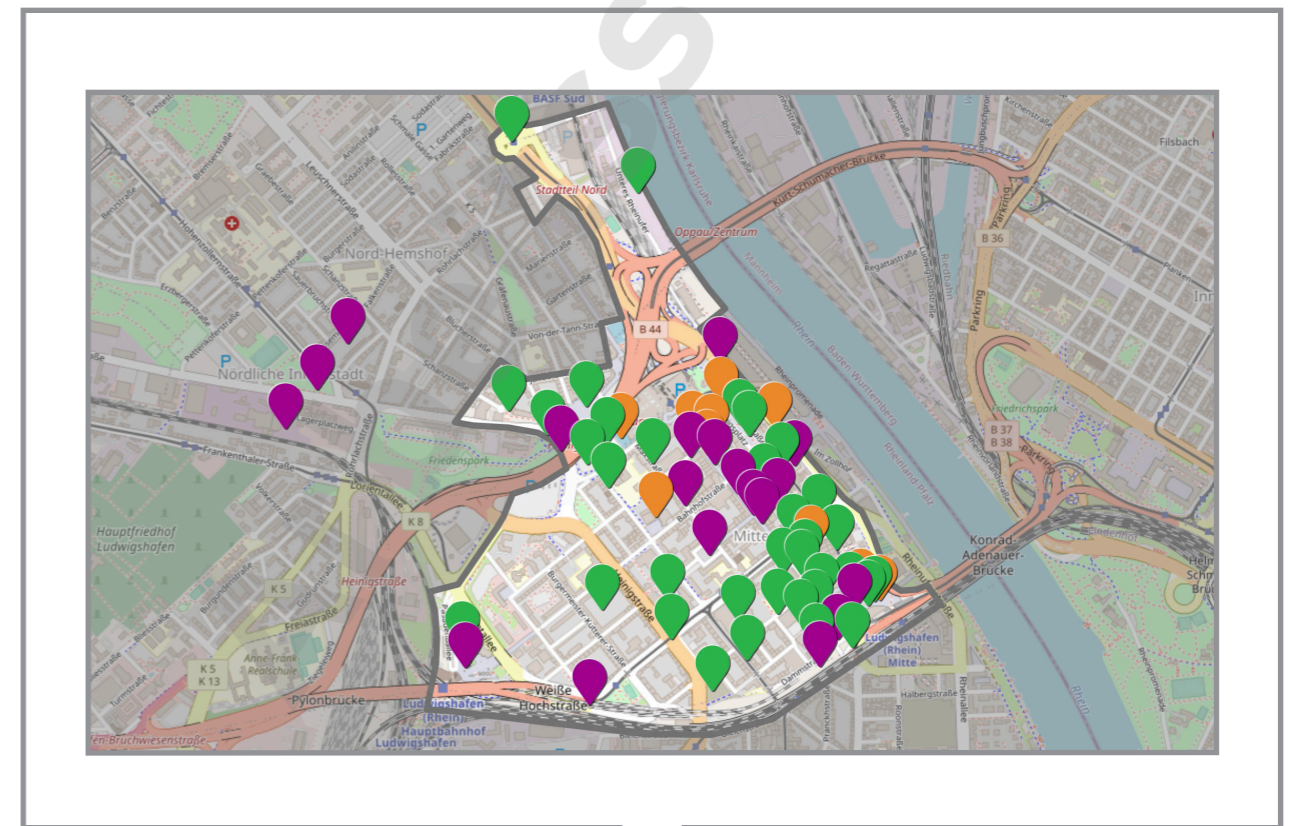
Aktionstage: Info-Pavillon am Ludwigsplatz



Aktionstage: Info-Pavillon am Ludwigsplatz

Die zweite Phase der Online-Beteiligung wurde von 22. September bis zum 04. Oktober 2022 auf der Internetseite www.ludwigshafen-diskutiert.de durchgeführt. Dort wurden Arbeitsstände der jeweiligen Planwerke zum Download bereit gestellt. Außerdem stand analog zur ersten digitalen Bürgerbeteiligung ein Kartendialog als Austauschplattform zur Verfügung. Dort konnte der bereits vorhandene und vom Planungsteam in den Kartendialog eingestellte Maßnahmenkatalog kommentiert und weitere Maßnahmen vorgeschlagen werden. Insgesamt gingen 65 Beiträge und 30 Kommentare zu den Maßnahmen ein. Die gesammelten Hinweise konnten die bereits erarbeiteten Maßnahmen gut ergänzen und wurden zur Priorisierung der Maßnahmen mit herangezogen.

Konkrete Anmerkungen, die im Rahmen des Kartendialogs eingingen, waren das Anliegen nach einem Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur wie beispielsweise in der Wrede-Straße, die Profilierung der Bismarckstraße und die Aufwertung der städtischen Plätze.



Beteiligung verwaltungsinterner Expert*innen

Für die ISEK-Erstellung und die darauffolgende Rahmenplanung war das ressortübergreifende Arbeiten ein wichtiger Bestandteil. Deshalb lag bereits in der Phase der Bestandsaufnahme ein besonderes Augenmerk darauf, die Ebene der verwaltungsinternen Expert*innen aktiv miteinzubeziehen, Inhalte gemeinsam zu erarbeiten und abzustimmen. Dazu wurde am 09. Juni 2021 ein erster digitaler Fachstellentermin anberaumt. Hierbei kamen rund 30 städtische Akteur*innen aus den verschiedenen Dezernaten und Fachbereichen zusammen. Sie wurden vom Planungsteam in Prozesstand und -ziel eingeführt und diskutierten anschließend in drei thematischen Teilgruppen „Bauliche Belange“, „Verkehr und Freiraum“ und „Bildung und Soziales“ anhand themenspezifischer Analysekarten über Potenziale, Missstände und laufende Planungen aus Sicht der einzelnen Fachbereiche zu diskutieren. Je zwei Mitglieder des Planungsteams moderierten und dokumentierten die Themenrunden. Nach einer Stunde Diskussionszeit wurden die Gruppen aufgelöst und alle Teilnehmenden kamen erneut zusammen. Die Moderator*innen gaben einen kurzen Überblick über die Inhalte und Erkenntnisse der Diskussionen in den einzelnen Gruppen, welche im Sinne des integrierten Ansatzes abgeglichen und zusammengeführt wurden. Es wurde ein breites Spektrum an Themen angesprochen, welche im weiteren Verlauf der Bestandsaufnahme berücksichtigt und z. T. vertiefend untersucht wurden.

Zu Beginn der Phase zur Erstellung des ISEKs erfolgte am 06. April 2022 ein zweiter Fachstellentermin in vergleichbarer Zusammensetzung. In einem einführenden Präsentationsteil wurden die aus der Bestandsanalyse abgeleiteten Kernergebnisse transparent dargestellt und das Fazit der Analyse erläutert. Danach wurden ein Arbeitsstand der daraus entwickelten Ziele und Handlungsfelder in drei an den Handlungsfeldern orientierten Teilgruppen zur Diskussion gestellt. Auch die zu den Handlungsfeldern erstellten Zielkarten konnten in diesen Rahmen erstmals aus der fachlichen Perspektiven der Teilnehmer*innen besprochen werden. Zusätzlich ergab die gemeinsame Diskussion erste Hinweise zu möglichen Maßnahmen.

Die Diskussionen aus dem Fachstellentermin 2.0 konnten wenige Tage später am 08. April 2022 in

kleinerer Runde auf Leitungsebene noch einmal vertieft werden. Insbesondere die strategische Ausrichtung der Innenstadt und die Ausformulierung der Ziele und der Handlungsfelder wurden in diesem Termin intensiv besprochen.

Im Rahmen der Aktionstage fand schließlich am 21. September eine Innenstadtwerkstatt statt. Das Werkstattformat diente der Einbeziehung der relevanten Schlüsselakteur*innen aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Bildung. Zu diesem kamen ca. 40 eingeladene Personen im Pfalzbau zu einer Abendveranstaltung zusammen. Nach der Präsentation des Arbeitsstands des ISEKs, die ähnlich aufgebaut war wie die Präsentation der Bürger*innenveranstaltung am Abend zuvor, wurden die einzelnen Maßnahmevorschläge nach Handlungsfeldern geordnet an Planungstischen diskutiert. Nach der World-Café-Methode durchliefen die Teilnehmenden jeweils alle Stationen und hatten die Möglichkeit, den vorläufigen Maßnahmenkatalog zu kommentieren und Priorisierungen vorzunehmen. Außerdem wurde die Maßnahmenammlung im gemeinsamen Austausch um weitere mögliche Projekte erweitert.

Im Prozess der Erstellung des Rahmenplans wurde das erarbeitete Dokument am 28. Oktober an die Träger öffentlicher Belange versandt, um von den erforderlichen Fachstellen finale Stellungnahmen zu den Inhalten einzuholen.

Der dritte Termin zur Beteiligung der Fachstellen fand zum Ende des Bearbeitungszeitraums des Rahmenplans am 02. November 2022 statt. Hier bot sich für das Bearbeitungsteam die Gelegenheit, einen konsolidierten Stand der Handlungsfelder und des Zukunftsbildes zu präsentieren. Außerdem konnten wesentliche Inhalte des Rahmenplans erläutert werden. Die Diskussion in den Teilgruppen beschäftigte sich dann ausschließlich mit dem Arbeitsstand der Maßnahmensteckbriefe. Es wurden wertvolle Hinweise zur Präzisierung und Ergänzung der vorgeschlagenen Maßnahmen für die weitere Ausarbeitung gewonnen.

Beteiligung verwaltungsinterner Expert*innen Dokumentation Fachstellentermine



meistgenannte Themen Fachstellentermin 1.0



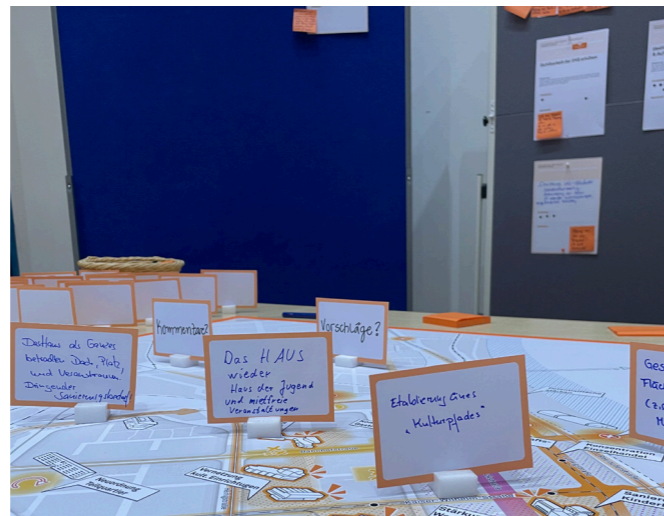
Aktionstage: Innenstadtwerkstatt



Aktionstage: Innenstadtwerkstatt



Aktionstage: Innenstadtwerkstatt



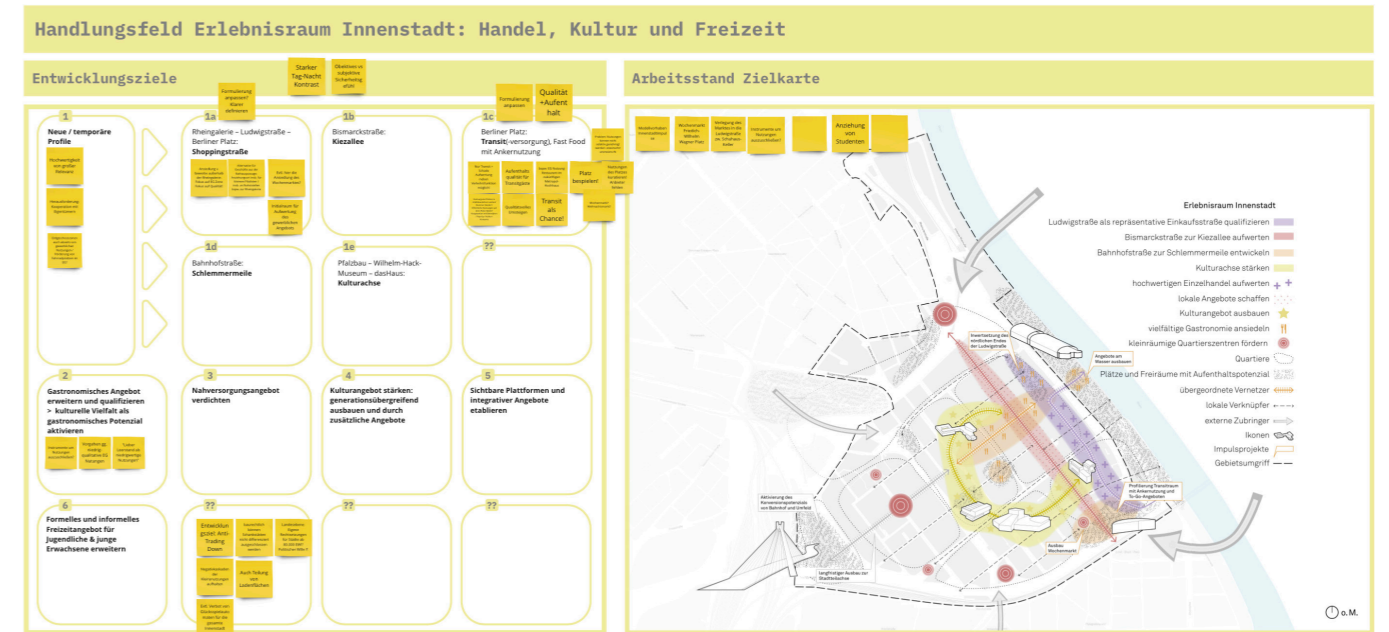
Aktionstage: Innenstadtwerkstatt



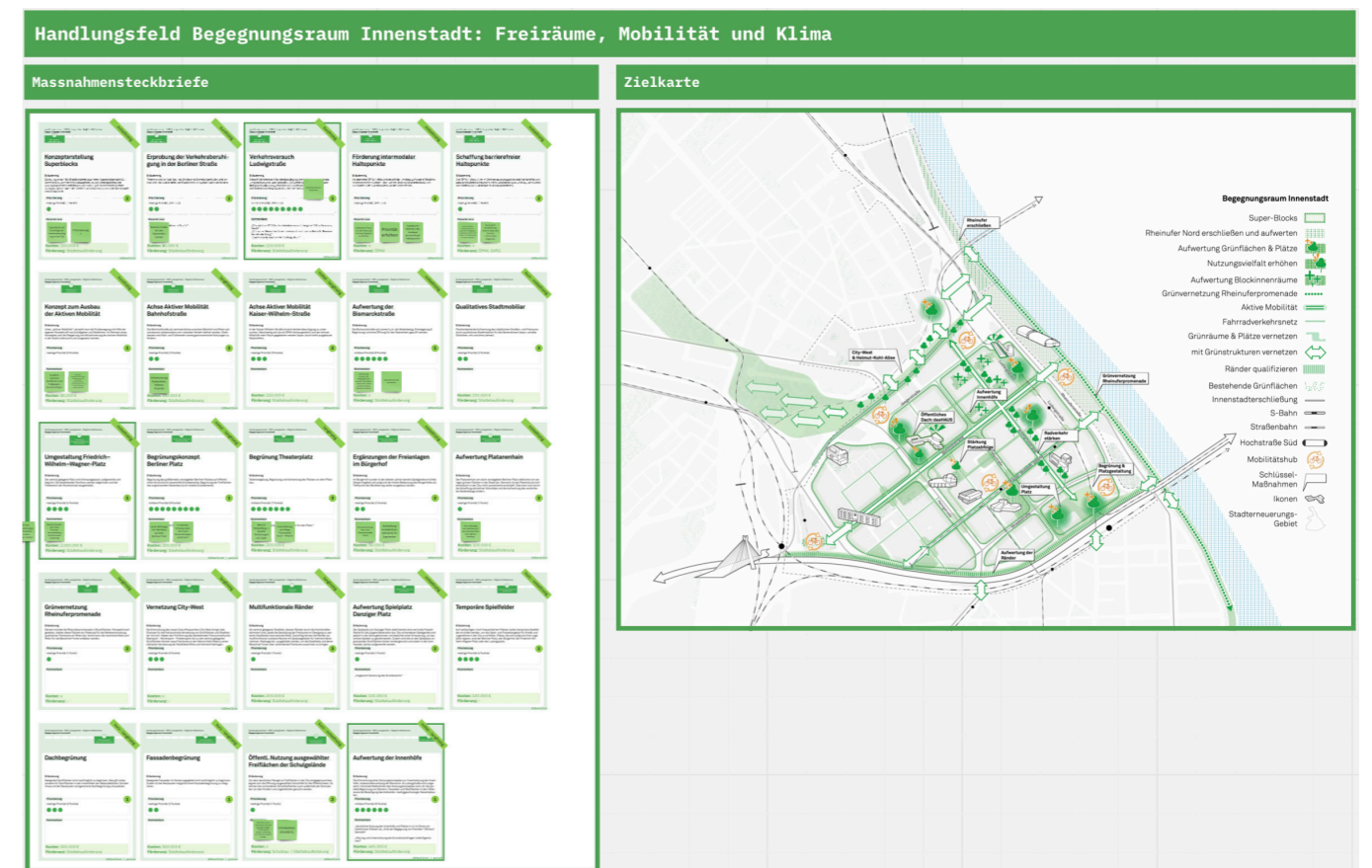
Aktionstage: Innenstadtwerkstatt



Aktionstage: Innenstadtwerkstatt



Miro Board Fachstellentermin 2.0 Handlungsfeld Erlebnisraum



Miro Board Fachstellentermin 3.0 Handlungsfeld Begegnungsraum

Beteiligung der politischen Gremien

Die Einbindung der politischen Gremien erfolgte jeweils an Schlüsselstellen des Projekts. Es wurden alle Gremien in der vorgegebenen Reihenfolge beteiligt und die notwendigen Beschlüsse herbeigeführt. Dazu wurden jeweils alle formellen Beschlussvorlagen erarbeitet und mit angemessener Frist zur Durchsicht bereitgestellt. Die beiden beteiligten Ortsbeiräte Nördliche und Südliche Innenstadt wurden bereits zu Beginn des Bearbeitungsprozesses ein erstes Mal konsultiert. Dort wurde der Planungsprozess aller drei Teilprojekte und die Notwendigkeit der Erstellung eines ISEKs als Voraussetzung für die Festsetzung eines Sanierungsgebietes erläutert.

Die ersten Ergebnisse des ISEK Arbeitsprozesses wurden am 5. Mai 2022 und am 14. Juni 2022 im ISEK-Lenkungskreis präsentiert. Am 19. Juli 2022 wurde der Arbeitsstand durch die Mitglieder der Verwaltungskonferenz zur Kenntnis genommen und für die Präsentation in politischen Gremien der Stadt und der Öffentlichkeit freigegeben. Kurz bevor das Konzept Mitte September 2022 im Rahmen der Aktionstage (20. und 21. September) in der breiten Öffentlichkeit präsentiert und diskutiert wurde, fand am 31. August eine gemeinsame Sondersitzung der Ortsbeiräte Nördliche Innenstadt und Südliche Innenstadt statt. Dort gab es die Möglichkeit einer intensiven Diskussion der Ziele, der Handlungsfelder und des Zukunftsbildes. In dieser Sondersitzung wurde auch ein politischer Beschluss der beiden Gremien herbeigeführt.

Rund eine Woche später, am 5. September 2022, folgte die Darstellung der Inhalte im Bau- und Grundstücksausschuss der Stadt Ludwigshafen. Im Anschluss an diesen Termin konnte am 19. September der Beschluss des ISEKs im Stadtrat herbeigeführt werden.

Zum Ende der Bearbeitung wurden erneut das Integrierte Stadtentwicklungskonzept und die Rahmenplanung in den oben genannten Gremien präsentiert. Nach der Vorstellung im Bau- und Grundstücksausschuss am 21. November 2022 und in den Ortsbeiräten Nördliche Innenstadt und Südliche Innenstadt am 22. November 2022 konnten die notwendigen Beschlüsse im Stadtrat am 12. Dezember 2022 herbeigeführt werden. Gleichzeitig

konnte das Sanierungsrecht in der Ludwigshafener Innenstadt durch die Aufhebung der alten Gebiete und die förmliche Festlegung eines neuen Sanierungsgebietes fortgeführt werden.



Stadtratssitzung am 19. September 2022

2. Sektorale Analyse

Sektorale Analyse

Mit der Bestandsaufnahme ist das Fundament gelegt für die nachfolgende Konzeption von Strategien und Maßnahmen zu einer umfassenden Qualifizierung der Innenstadt. Aufbauend auf bestehende Konzepte, Planungen und Daten wird durch Ergänzung eigener Erhebungen und Beobachtungen und den Ergebnissen der Beteiligung eine sektorale Analyse erstellt. Dazu werden Themenfelder wie städtebauliche und freiräumliche Strukturen, die verkehrliche Erschließungssituation, soziodemografische Trends und Nutzungs- und Infrastrukturen untersucht und die Kernaussagen in Hinblick auf die konzeptionelle Weiterarbeit zusammengefasst. Charakteristische Eigenschaften der Ludwigshafener Innenstadt werden herausgearbeitet und zentrale Themen für die vertiefende Betrachtung benannt.

Grundsätzlich bezieht sich die Verwendung des Begriffs „Innenstadt“ im Folgenden auf das gesamte Untersuchungsgebiet, während der Begriff „City“ auf den Kernbereich zwischen dem alten Rathaus-Standort, Berliner Platz, Ludwig- und Bismarckstraße verweist. Die zugrunde liegenden Daten beziehen sich jedoch größtenteils auf den Bereich des Stadtteils Mitte, sodass es hier teilweise zu einer gewissen Unschärfe bei der Begriffsverwendung kommt, die die Kernaussagen jedoch nicht beeinflusst.



Die Innenstadt wächst.

Die Innenstadt wird jünger.

Die Innenstadt wird bunter.

2.1 Soziodemografie

Die Ludwigshafener Innenstadt befindet sich im Wandel und ist seit einigen Jahren von einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum geprägt. Durch den anhaltenden Zuzug von jungen Menschen und Familien aus dem Ausland wird die Innenstadt gleichermaßen bunter und jünger. Zugleich sieht sich der Stadtteil mit einer überdurchschnittlich hohen Grundsicherungsbezugsquote mit besonderen sozialen Herausforderungen konfrontiert.

Die statistischen Angaben beruhen, wenn nicht anders vermerkt, auf den Sozialstrukturdaten der Stadt Ludwigshafen aus den Jahren 2010, 2015 und 2019. Es ist anzumerken, dass sich die verwendeten Daten auf den Stadtteil Mitte (der den größten Teil des vorläufigen Stadterneuerungsgebietes einnimmt) und nicht auf das gesamte vorläufige Stadterneuerungsgebiet Mitte / Innenstadt beziehen, das auch Teile Hemshofs einschließt. Grund ist, dass die Angaben zur Sozialstruktur der Stadt Ludwigshafen nur auf der Einheit der statistischen Bezirke vorliegen, deshalb wurden zur Vergleichbarkeit auch die anderen Daten auf dieser Ebene erhoben.

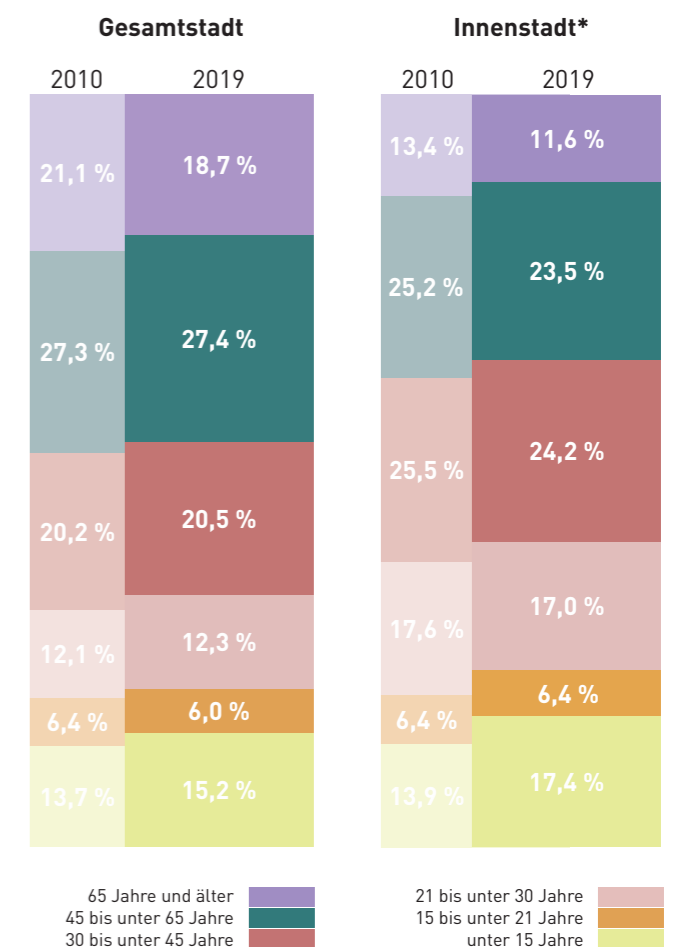
Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Ludwigshafen gewinnt seit den 2000er Jahren stetig an Einwohner*innen. In den Jahren 2010 bis 2019 ist die Bevölkerung um gut fünf Prozent auf 176.815 Einwohner*innen angewachsen. Rund sieben Prozent von ihnen leben in der Innenstadt. Hier konnte die Bevölkerung im selben Zeitraum sogar ein Wachstum von knapp zwölf Prozent auf insgesamt 12.773 Menschen verzeichnen. Damit übersteigt es jenes der Gesamtstadt deutlich: Mehr als 15 Prozent aller neuen Einwohner*innen wohnen im Stadtteil Mitte.

Altersstruktur

Im gesamtstädtischen Vergleich treten vor allem in der jüngsten und ältesten Altersgruppe signifikante Unterschiede zwischen Mitte und der Gesamtstadt auf. So ist der Anteil an Kindern und Jugendlichen (unter 15 Jahren) in Mitte von 13,9 Prozent im Jahr 2010 auf 17,4 Prozent im Jahr 2019 angestiegen. In der gesamtstädtischen Betrachtung ist diese Altersgruppe zwar ebenfalls angewachsen, jedoch in geringerem Ausmaß von 13,7 Prozent im Jahr 2010 auf 15,2 Prozent im Jahr 2019. Der Anteil der älteren Jugendlichen und jungen Erwachsenen (15 bis unter 21 Jahre) beträgt in der Innenstadt 6,4 Prozent und hat sich in seinem relativen Wert in den vergangenen Jahren nicht verändert, wohingegen er in der Gesamtstadt um 0,4 Prozentpunkte

auf sechs Prozent im Jahr 2019 leicht gesunken ist. Relativ konstant verhalten sich auch die mittleren Altersgruppen: Bei den 21- bis unter 30-Jährigen liegt Mitte mit einem Anteil von 17,0 Prozent im Jahr 2019 bei fast dem gleichen Wert wie vor zehn Jahren (17,6 Prozent) und damit gleichbleibend über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von zwölf Prozent, welcher sich im gleichen Zeitraum ebenfalls kaum (-0,2 Prozent) verändert hat. Ähnlich verhält es sich bei den 30- bis unter 45-Jährigen: Hier hat sich der Anteil in Mitte um 0,3 Prozentpunkte auf 24,2 Prozent verringert, in ganz Ludwigshafen gab es im selben Zeitraum einen marginalen Anstieg um 0,3 Prozentpunkte auf 20,5 Prozent. In der Altersklasse der 45- bis unter 65-Jährigen ist der Anteil in Mitte von 24,2 Prozent (2010) auf 23,5 Prozent leicht gesunken und liegt damit nur wenig unter dem gesamtstädtischen Wert von 24,7 Prozent, welcher im Vergleich zum Wert aus dem Jahr 2010 nur marginal auf 27,3 Prozent gestiegen ist. Deutliche Unterschiede zeigen sich erst wieder bei der älteren Bevölkerung: So liegt der Anteil an Senior*innen (65 Jahre und älter) in Mitte mit 11,6 Prozent rund sieben Prozentpunkte unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt



von knapp 19 Prozent. 2010 machte diese Altersgruppe noch 13,4 Prozent der Einwohner*innen der Innenstadt aus. In absoluten Zahlen lässt sich im betrachteten Zeitraum von 2010 bis 2019 in allen Altersgruppen unter 65 Jahren eine Zunahme in Mitte verzeichnen. Auch die absoluten Zahlen der gesamtstädtischen Bevölkerung steigen, jedoch ist hier neben den über 65-Jährigen auch ein leichter Rückgang bei den 15- bis unter 21-Jährigen zu konstatieren.

Haushaltszusammensetzung

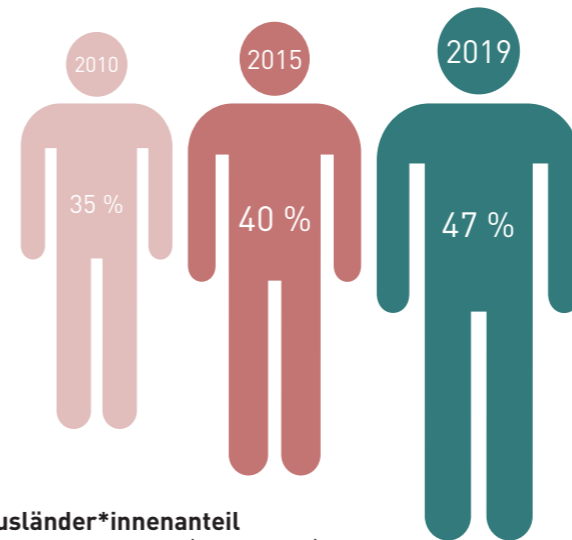
Von den rund 87.800 Haushalten Ludwigshafens leben knapp 7.000 Haushalte in Mitte. Von diesen bestehen mehr als die Hälfte aus nur einer Person. Damit ist der Anteil an Einpersonenhaushalten in Mitte (59 Prozent), aber auch in der Gesamtstadt Ludwigshafen (48 Prozent) sehr hoch (vgl. dazu Deutschland: 42 Prozent¹) und spiegelt einen generellen Trend in deutschen Großstädten wider. Der hohe Anteil an jungen Menschen in Mitte trägt ebenso zu dieser Situation bei. Die übrigen Haushalte bestehen zu 18 Prozent aus Paaren mit Kindern (Gesamtstadt 20 Prozent), zwölf Prozent bilden Paare ohne Kinder (Gesamtstadt 19 Prozent), vier Prozent sind Alleinerziehende (Gesamtstadt fünf Prozent) und sieben Prozent sind sonstige Mehrpersonenhaushalte wie Wohngemeinschaften (Gesamtstadt acht Prozent).

Internationalisierung

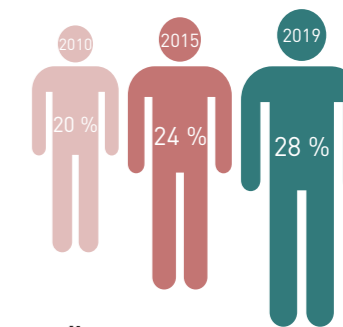
Sowohl Mitte als auch der benachbarte und zu Teilen im Untersuchungsgebiet liegende Stadtteil Nord/Hemshof² haben mit fast 50 Prozent Ausländer*innenanteil einen signifikant höheren Anteil als der gesamtstädtische Durchschnitt von 28 Prozent, obwohl sich in diesen Stadtteilen seit Anfang 2017 keine Flüchtlingsunterkünfte befinden.³ Bemerkenswert ist auch das starke Wachstum dieser Bevölkerungsgruppe um 13 Prozentpunkte im Zeitraum von 2010 bis 2019. Dieser Eindruck wird durch einen Blick auf die Nah- und Fernwanderungsbilanz der letzten Jahre bestätigt Die in Ludwigshafen am stärksten vertretenen ausländischen Staatsangehörigkeiten sind Türkei (9.192), Italien (6.260), Bulgarien (4.570), Rumänien (3.070), Polen (2.517), Syrien (2.337), Kroatien (2.250) und Griechenland (2.138). Die Anteile der ausländischen Bevölkerung verteilen sich dabei nicht gleichmäßig über das Stadtgebiet, sondern konzentrieren sich in den vier zentrumsnahen Stadtteilen Ludwigshafens: Von den rund 48.575 Ausländer*innen in Ludwigshafen wohnen fast die Hälfte (23.439) in Mitte, Süd, Nord-Hemshof und West.

Arbeitslosigkeit⁴

Der Anteil an Arbeitslosen je 100 Erwerbspersonen in Mitte betrug 2019 knapp 16 Prozent. Er liegt damit deutlich über der gesamtstädtischen Arbeitslosenquote



Ausländer*innenanteil
In der Innenstadt* (2010-2019)



Ausländer*innenanteil
In der Gesamtstadt* (2010-2019)

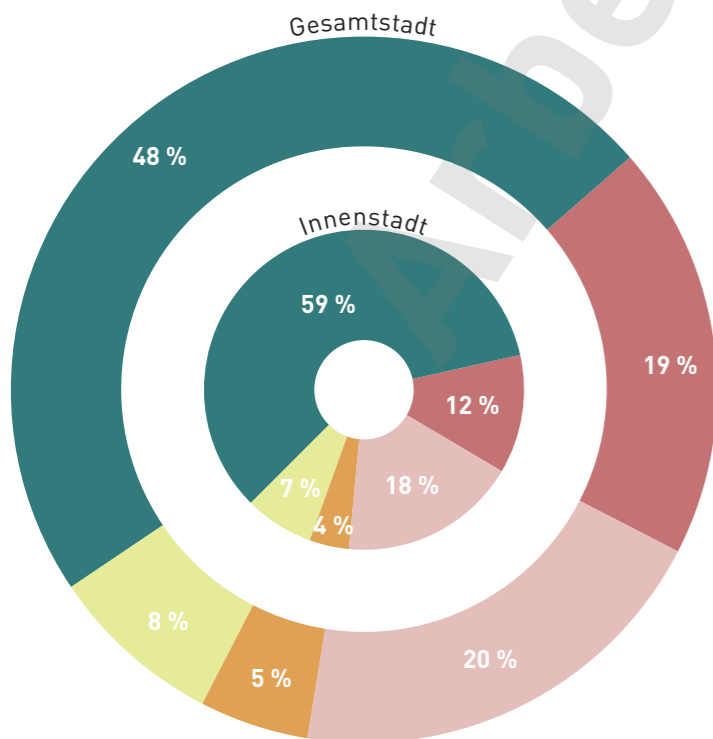
von gut acht Prozent sowie dem Durchschnitt aller kreisfreier Städte und Landkreise der Metropolregion Rhein-Neckar von 4,9 Prozent. Ähnlich sieht es bei dem Anteil an Regelleistungsberechtigten nach SGB II (je 100 Einwohner*innen unter 65 Jahren) aus. Hier liegt der Anteil in Mitte bei knapp 25 Prozent, in der Gesamtstadt signifikant darunter bei knapp 14 Prozent.

Fazit

Im Vergleich zur Gesamtstadt wächst Mitte rascher, wird bunter und jünger – der Stadtteil befindet sich im Wandel. Die Gründe hierfür sind vorrangig im Zuzug junger Erwachsener und kinderreicher Familien aus dem Ausland zu sehen. Zudem hat der Stadtteil mit einer Grundsicherungsbezugsquote von knapp 25 Prozent besondere soziale Herausforderungen. Zusammen mit der hohen Arbeitslosenquote ist diese Konzentration von sozialhilfebedürftigen Einwohner*innen als Indikator für ein potenziell schwaches Sozialgefüge zu interpretieren. Es besteht folglich die drängende Aufgabe, die Innenstadt für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv zu gestalten, um eine soziale Durchmischung sicherzustellen. Der Fokus sollte dabei sowohl auf Kindern und Jugendlichen als auch auf älteren und beeinträchtigten Bewohner*innen liegen. Gleichzeitig ist eine ausgewogene und integrative Teilhabe für alle anzustreben.

Endnoten

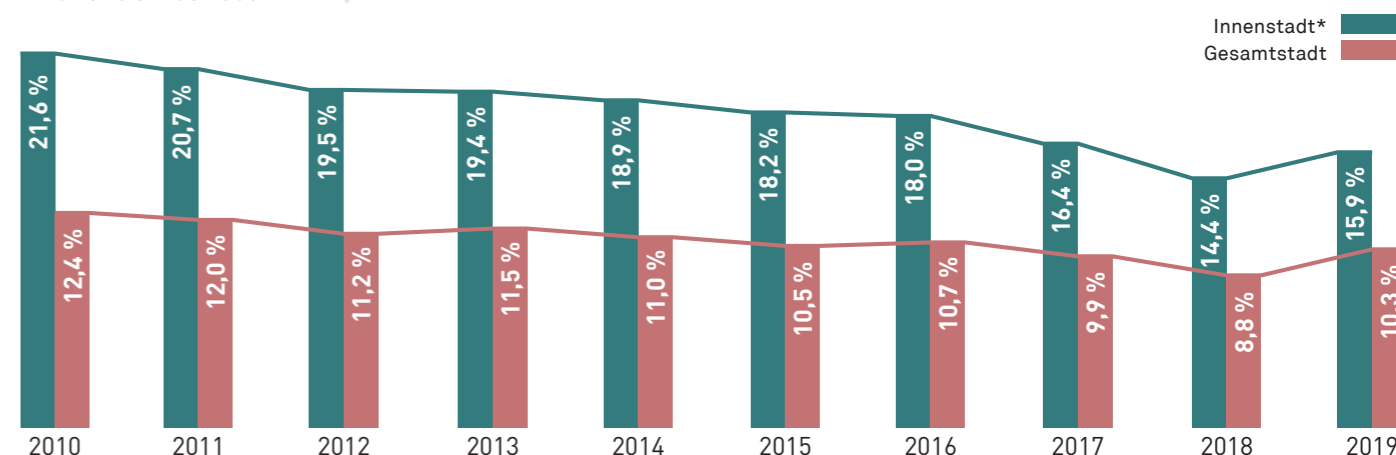
- 1 Statistisches Bundesamt (2019). Jede fünfte Person lebte 2018 in einem Einpersonenhaushalt. Online: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/07/PD19_272_122.html
- 2 Stadt Ludwigshafen (2021). Stadtteilpass Nord/Hemshof. Online: https://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Nachhaltig/Stadtentwicklung/Stadtteilpaesse/PDF/2019/13StadtteilpassNord-Hemshof_01.pdf
- 3 Stadt Ludwigshafen (o. D.). Asylsuchende – Standorte der Unterkünfte. Online: <https://www.ludwigshafen.de/buergernah/asylsuchende/allgemeine-informationen/standorte-unterkuenfte>
- 4 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.



Haushaltszusammensetzung
Entwicklung 2010-2019

- Einpersonenhaushalte
- Paare ohne Kinder
- Paare mit Kindern
- Alleinerziehende
- sonstige Mehrpersonenhaushalte

ARBEITSLSENQUOTE
ENTWICKLUNG 2010-2019



2.2 Soziale Infrastruktur

Im Zuge des übergreifenden strukturellen Wandels der Innenstadt sowie spezifischer Charakteristika des Stadtteils wie einem hohen Migrant*innenanteil, vielen Kindern und Jugendlichen und einer hohen Quote an Grundsicherungsbeziehenden, kommt der sozialen Infrastruktur eine große Bedeutung zu. Das Untersuchungsgebiet weist hier sowohl in qualitativer wie in quantitativer Hinsicht bereits ein gutes Netzwerk auf. Ein ausgewogenes Verhältnis an zielgruppenspezifischen, aber auch übergreifenden Einrichtungen und Angeboten ist wichtig, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken und Chancengleichheit zu ermöglichen.

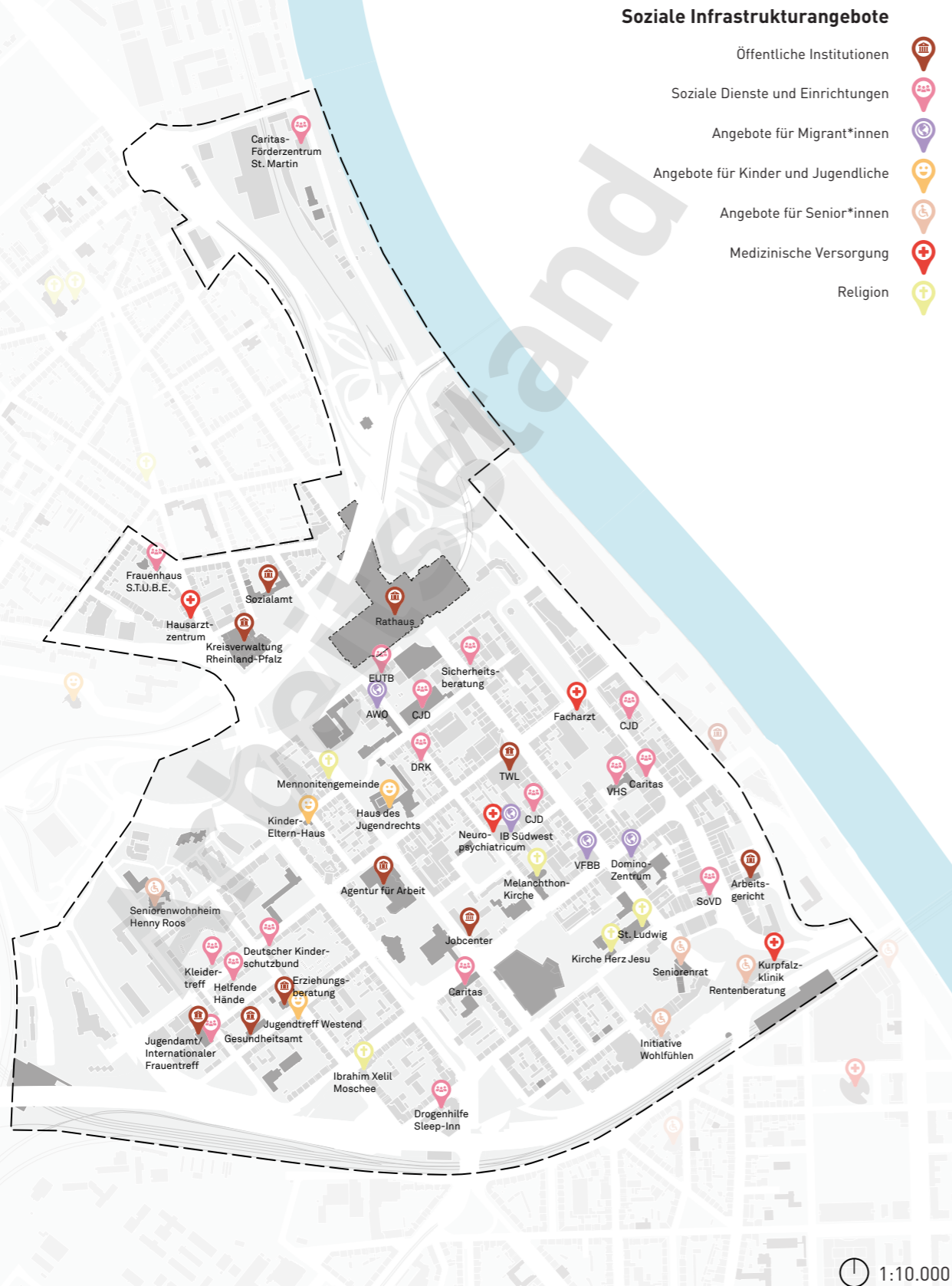
Angebote für Kinder und Jugendliche

Kind- und jugendgerechte Stadtteile bieten sowohl Möglichkeiten der Förderung als auch der Entfaltung für die jüngsten Einwohner*innen. Wichtige Bausteine sind hierfür eine ausgewogene Mischung aus angeleiteten Betreuungsmöglichkeiten und Kursen, Sport- und Freizeitmöglichkeiten sowie Treffpunkten zum Austausch – mit spezifischem Profil für die Bedürfnisse der unterschiedlichen Altersgruppen. In der Ludwigshafener Innenstadt hat das Kinder-Eltern-Haus in der Benckiserstraße 43 bis 45 eine wichtige Funktion in der offenen Kinder- und Jugendarbeit. Betrieben von der gleichnamigen Bürgerinitiative in Zusammenarbeit mit der Stadt ist es eine wichtige Anlaufstelle für Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 14 Jahren und bietet einen offenen Spielbetrieb, Gruppenangebote, Lernförderung, Ausflüge und Ferienbetreuung. Für Jugendliche ab zwölf Jahre gibt es den Jugendtreff Westend, eine Einrichtung der Jugendförderung und Erziehungsberatung in der Bürgermeister-Kutterer-Straße 35. Hier werden die verschiedensten Freizeitaktivitäten angeboten, Sonderaktionen wie die seit 2018 jährlich stattfindende interkulturelle Straßenfußballliga „buntkickgut“ organisiert, und es sind Ansprechpartner*innen für Schul- und Lebensfragen vor Ort. Als Ansprechpartner*in steht Kindern und Jugendlichen in Mitte auch das Kinder- und Jugendbüro in der Westendstraße 17 offen, welches sich zum Ziel gesetzt hat, junge Menschen mehr in die Planung und Prozesse auf dem Weg zu einer kinder- und jugendfreundlichen Stadt mit einzubeziehen. Neben Wander- und Erlebnistagen, Kummerkasten und weiteren Projekten wurde hier auch der Kinder- und Jugendstadtplan Ludwigshafen im Jahr 2014 erarbeitet.¹ Seit dem Jahr 2005 gibt es in der Berliner Straße

52 das Haus des Jugendrechts, in dem Jugendhilfe, Staatsanwaltschaft und Polizei mit dem Ziel kooperieren, angemessen und wirkungsvoll auf Jugendkriminalität zu reagieren, was bislang von sehr gutem Erfolg gekennzeichnet ist. Des Weiteren sind in der Innenstadt die Räumlichkeiten des Ortsverbandes des Deutschen Kinderschutzbundes in der Bahnhofstraße 86 zu finden. Neben diesen institutionalisierten Angeboten mangelt es in der Innenstadt jedoch an informellen Treffpunkten, insbesondere für Jugendliche. Der Bolzplatz an der Schulstraße zwischen dem Kulturzentrum dasHaus und dem Carl-Bosch-Gymnasium scheint ein solcher zu sein, welcher in seinen Kapazitäten aber heute schon nicht ausreicht.

Attraktivität für Senior*innen

Der demografische Wandel macht auch vor der Innenstadt nicht Halt. Zwar liegt hier der Anteil an Bürger*innen über 65 Jahren unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt, dennoch ist die Schaffung eines seniorengerechten Umfeldes ein wichtiger Baustein für eine inklusive und zukunftsfähige Innenstadt. Dazu gehören insbesondere fußläufig erreichbare, barrierefreie soziale und kulturelle Infrastrukturen, dezentrale und kleinteilige Nahversorgungseinrichtungen (siehe Kapitel Gewerbe, Handel und Versorgung), Angebote für ärztliche Versorgung und häusliche Unterstützung sowie eine bedarfsgerechte Freilächengestaltung. In der Innenstadt findet sich für ältere Menschen das städtische Seniorenwohnheim Henny Roos in der Benckiserstraße 66, in dem sich auch der Seniorentreffpunkt LU Kompakt – Zentrum für kompetente und aktive Senioren sowie das Café Klick – Internet für Seniorinnen und Senioren befindet. Zudem existiert seit dem Frühjahr 2007 die „Initiative Wohlfühlen“, welche die Idee eines Mehrgenerationenwohnhauses im Moschhaus in der Otto-Stabel-Straße 2 verfolgt.² Des Weiteren gibt es die Rentenberatung am Berliner Platz 1, die Seniorenförderung in der Rheinuferstraße 9 sowie den Seniorenrat mit Sitz in der Bismarckstraße 29. Zusammenfassend lässt sich die Infrastruktur in der Altenhilfe als relativ gut bewerten, ist aber durchaus ausbaufähig. Es ist zu berücksichtigen, dass das Seniorenwohnheim unmittelbar an die Entwicklungsgebiete des Umbaus der Hochstraße Nord zur Stadtstraße und der City West angrenzt, sodass sich hier direkte Chancen der Aufwertung des Umfelds ergeben.



Angebote für Migrant*innen

Wie im Kapitel Soziodemografie beschrieben ist der Anteil an in der Innenstadt lebenden Ausländer*innen im Vergleich zur Gesamtstadt sehr hoch. In einem Stadtteil, in dem etwa jede*r zweite Einwohner*in eine nicht-deutsche Staatsangehörigkeit hat, besteht ein besonderer Bedarf an integrationsfördernden Angeboten und Orten der Begegnung. Im Untersuchungsgebiet stehen dafür die AWO in der Maxstraße 65, das Caritas-Zentrum in der Ludwigsstraße 67 bis 69, das IHK Welcome Center am Ludwigsplatz 2 bis 4 sowie Sprechstunden der städtischen Sozialarbeiter im Stadthaus Nord, Bereich Soziales und Wohnen am Europaplatz 1 für Fragen und Beratung zur Verfügung. Die Caritas und die VHS im Bürgerhof bieten spezielle Sprachkurse für Migrant*innen an. Im Jugendamt in der Westendstraße 17 gibt es zudem den Fachdienst Asyl und auch die städtische Einrichtung Internationaler Frauentreff als besondere Anlaufstelle für Frauen und Mädchen. Als vom BAMF zugelassene Träger von Integrationskursen sind zudem das Domino-Zentrum für Bildung und Erziehung in der Kaiser-Wilhelm-Straße 21, die IB Südwest gGmbH für Bildung und soziale Dienste in der Maxstraße 48, der VFBB e.V. Verein zur Förderung der beruflichen Bildung in der Bismarckstraße 41 sowie die städtische VHS im Bürgerhof und die VHS Rhein-Pfalz-Kreis am Europaplatz 5 zu nennen.

Weitere soziale Dienste und Einrichtungen

Neben den bereits genannten Angeboten und Einrichtungen gibt es eine Reihe weiterer sozialer Dienste und niedrigschwelliger Angebote in der Innenstadt. So ist das Bildungs- und Sozialunternehmen CJD mit drei Standorten in der Innenstadt vertreten und bietet ein breites Spektrum an Aus- und Weiterbildungs-, Vermittlungs- und Beratungsangeboten für junge Menschen, Familien, Migrant*innen und Personen mit Beeinträchtigungen. Auch der SoVD Bezirksverband Ludwigshafen hat seinen Sitz im Stadtteil Mitte in der Ludwigsstraße 41. Es gibt eine Vielzahl an Suchtberatungsstellen wie die Al-Anon Familiengruppe und die AA im Pfarrzentrum St. Ludwig in der Wredestraße 24, den Freiwillige Suchtkrankenhilfe e.V. im Kurt-Schumacher-Haus in der Maxstraße 5, den Sozialpsychiatrischen Dienst der Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis am Europaplatz 5 und bald auch die Schuldnerberatung, die zeitnah in neue Räumlichkeiten in der Innenstadt einziehen wird. Insbesondere für jüngere Menschen mit Sucht- und/oder Drogenproblemen steht in der Wredestraße 69 ein Sleep Inn zur Verfügung. Für Anliegen bürokratischer Natur sind mehrere Institutionen

öffentlicher sozialer Dienste in der Innenstadt verortet. So befinden sich das Sozialamt am Europlatz 5, das Gesundheitsamt in der Dörrhorststraße 36 und die Agentur für Arbeit in der Berliner Straße 23a unweit des Jobcenters in der Kaiser-Wilhelm-Straße 52. Nördlich des Stadtteils Mitte befindet sich zudem die Außenstellen S.T.U.B.E. des Frauenhauses Ludwigshafen in der Blücherstraße 3. Es gibt somit ein dichtes Netzwerk an Einrichtungen, die in ihrer inhaltlichen Ausrichtung in der Innenstadt vertretenen Zielgruppen als Anlaufstelle dienen.

Medizinische Versorgung

Neben Privatpraxen³ bestehen mehrere Einrichtungen der medizinischen Versorgung sowie der stationären und ambulanten Pflege im Untersuchungsgebiet. Hierzu zählen das Caritas-Förderzentrum St. Michael in der Kaiser-Wilhelm-Straße 41, das Psychosoziale Zentrum Pfalz in der Wredestraße 19 und auch der älteste Ortsverein des DRK in Ludwigshafen ist in der Maxstraße 5 zu finden und engagiert sich insbesondere im Sanitätsdienst für die Eberthalle, den Pfalzbau oder größere städtische Veranstaltungen sowie in der Blutspendebetreuung für den Stadtteil Mitte. Zusammen mit den neun vorhandenen Apotheken lässt sich die medizinische Versorgung im Projektgebiet als gut einstufen.

Inklusion und Barrierefreiheit

Ein sowohl für ältere Bewohner*innen als auch für jüngere Menschen mit körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen neuralgischer Punkt stellt die Barrierefreiheit in der Innenstadt dar. Deren Ausbau wird aktuell sowohl aus städtischer Perspektive als auch aus Sicht der Einwohner*innen als kritisch und ungenügend eingeschätzt. Zahlreiche Treppenstufen in der Innenstadt, nicht barrierefreie ÖPNV-Haltstellen oder nicht vorhandene Sitzgelegenheiten bzw. Bänke mit nur sehr niedriger Sitzhöhe sind nur einige der Beispiele, die die Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen am Leben in der Innenstadt erschwert oder gar unmöglich macht. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten, um für alle Bewohner*innen und Besucher*innen eine uneingeschränkte Teilhabe am Leben in der Innenstadt zu gewährleisten. Ein besonderes Angebot für Menschen mit Beeinträchtigungen in Form von Tagesstätten und Wohnangeboten stellt die Caritas in der Kaiser-Wilhelm-Straße 41 zur Verfügung, welche den Bedarf aber bei weitem nicht deckt. Ein Ausbau solcher Angebote wird als dringend notwendig erachtet.

Fazit

Die Innenstadt Ludwigshafens verfügt über ein dichtes Netz an Anlauf- und Beratungsstellen für unterschiedliche soziale Gruppen und Bedarfe. Aufgrund teilweise enger und kleinräumiger Wohnverhältnisse und besonderer soziodemografischer Herausforderungen sind diese Einrichtungen als sekundäre Lebensräume und Orte der Begegnung von besonders großer Bedeutung. Aufgabe ist es, an diese Strukturen anzuknüpfen, fehlende oder unzureichende Angebote zu ergänzen und ein zusammenhängendes Netzwerk zu etablieren. Die Berücksichtigung informeller Treffpunkte für Jugendliche sowie Begegnungsorte für Familien sind dabei ein wichtiger Aspekt für zukünftige Entwicklungen. Eine weitere Herausforderung besteht im Umgang mit Nutzungskonflikten zwischen bspw. Kindern und Drogenkonsument*innen sowie deren Hinterlassenschaften (Spritzen, Scherben, etc.). Institutionalisierte Anlaufstellen sind zwar gegeben, jedoch übersteigt hier bereits heute die Nachfrage das Angebot und es gilt, Flächenpotenziale für deren Ausbau zu aktivieren. Zugleich mangelt es auch hier an informellen Begegnungsorten sowie an der Akzeptanz solch marginalisierter Gruppen bei Teilen der Bevölkerung, sodass diese inzwischen zum nördlichen Rheinufer ans „Tor 7“ des BASF-Geländes verdrängt wurden. Ein ausgewogener Mix aus Rückzugsorten, Präventivmaßnahmen, Anlaufstellen und Aufklärung gilt es beim weiteren Ausbau herzustellen. Ob ein Fokus auf nutzungsspezifische Räume hierbei die Antwort ist, muss weiter untersucht werden. Der Bedarf nach Raum ist jedoch nicht nur bei Nutzer*innengruppen zu verzeichnen. Auch zahlreiche soziale Einrichtungen sind z. T. intensiv auf der Suche nach Räumlichkeiten. Problematisch sind hierbei aktuell die finanziellen Hürden – die Mietpreise der zahlreichen leerstehenden Räume der Innenstadt verhindern eine Wirtschaftlichkeit der raumsuchenden Träger und Vereine. Bislang gibt es kein Förderprogramm oder Ähnliches, welches hier Unterstützung bietet. Das Ziel, die Bedarfe und Raumangebote zusammenzubringen, gegebenenfalls auch durch Unterstützung auf kommunaler Ebene, sollte hier verstärkt in den Fokus

rücken. Eine Vernetzung zur aktiven Leerstandsnutzung bietet hier großes Potenzial. Auch der bereits vorhandene hohe Anteil an Stadtteilbewohner*innen mit Migrationshintergrund könnte in einer Neuausrichtung stärker berücksichtigt werden und mit verstärkten sozialen und kulturellen Angeboten als besonderer identitärer Umstand zum Ausdruck gebracht werden, ohne dabei jedoch alteingesessene Bewohner*innen zu vernachlässigen. Eine besondere Herausforderung stellt dabei das Entgegenwirken einer sozialen Segregation dar.

Endnoten

- 1 Stadt Ludwigshafen (2014). Kinderstadtplan Ludwigshafen. Online: https://www.lu4u.de/Websites/www.lu4u.de/Uplod/Beratung_und_Beteiligung/Kinder-_und_Jugendbuero/Kinderstadtplan_Ludwigshafen_2014.pdf
- 2 Nicklaus, Katja (2007). Wege aus der Anonymität. Ursprünglich erschienen in: Mannheimer Morgen. Online: <https://allemand-pedagogie.web.ac-grenoble.fr/sites/allemand-pedagogie.web.ac-grenoble.fr/files/mosch-hochhaus.pdf>
- 3 Eine Übersicht der niedergelassenen Ärzte bietet die Gesundheitsorganisation Ludwigshafen eG unter <https://www.go-lu.de/>.

2.3 Bildung

In Anbetracht des Bevölkerungswachstums, insbesondere in der Innenstadt, dem ansteigenden Anteil an Kindern und Jugendlichen und der zunehmenden Internationalisierung (siehe Kapitel Soziodemografie) ergeben sich bedeutende Veränderungen im Bereich der Kinder- und auch der Erwachsenenbildung. Weiteres Bevölkerungswachstum erfordert die Qualifizierung der bereits bestehenden sowie die Schaffung zusätzlicher Bildungseinrichtungen. Ziel hierbei ist es, eine angemessene Versorgung mit wohnungsnahen Bildungseinrichtungen sicherzustellen. Ebenso ist die Herstellung von Bildungsgerechtigkeit, Bildungsteilhabe und Bildungserfolg unabhängig von der Herkunft eine zentrale und gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Kindertagesbetreuung¹

Stadtweit zeigt sich aufgrund anhaltender Neubautätigkeiten und erweiterter gesetzlicher Betreuungsansprüche durch das KiTa-Zukunftsgesetz vom 3. September 2019 ein Mehrbedarf an KiTa-Plätzen. Aktuell gibt es im Stadtteil Mitte sechs Einrichtungen mit Betreuungsangeboten für Vorschulkinder:

- Katholische Kindertagesstätte St. Ludwig in der Wredestraße 24 für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot
- Protestantische Kindertagesstätte Arche Noah in der Maxstraße 36 für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im auslaufenden Teilzeit-, verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot
- Städtische Kindertagesstätte Mitte in der Westendstraße 6 bis 8 für Kleinkinder unter zwei Jahren im Ganzeitangebot und für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im auslaufenden Teilzeit-, verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot
- Städtische Kindertagesstätte Heinigstraße in der Benckiserstraße 50a für Kleinkinder unter zwei Jahren im Ganzeitangebot und für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot
- Provisorische Städtische Kindertagesstätte Ludwig-Bertram-Straße in der Ludwig-Bertram-Straße 6 für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot
- Städtische Kindertagesstätte Wörthstraße, Wörthstraße 21 (geplante Eröffnung Februar 2022)

für Kleinkinder unter zwei Jahren im Ganzeitangebot und für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im auslaufenden Teilzeit-, verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot.

Zusätzlich liegt die Städtische Kindertagesstätte Blücherstraße in der Blücherstraße 5 bis 7 im Stadtteil Nord-Hemshof im Untersuchungsgebiet, welche weitere Plätze für Kinder ab zwei Jahren bis Schuleintritt im verlängerten Vormittags- und Ganzeitangebot anbietet. Allerdings leidet dieser Stadtteil an einem prognostizierten Fehlbedarf von 130 Plätzen für Kinder ab zwei Jahren bis zum Schuleintritt im Jahr 2022. Für Schulkinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr stehen im Hort der Erich-Kästner-Grundschule 60 Plätze für die Betreuung in der Zeit von Schulende bis 17 Uhr zur Verfügung.

Die Einrichtungen in Mitte stellen im Kindergartenjahr 2021/22 755 Betreuungsplätze für Kinder im Vorschulalter, hiervon 675 Plätze für die Zweijährigen bis zum Schuleintritt und 80 Plätze für die unter Zweijährigen. Hinzu kommen sieben Kindertagespflegeplätze. Geplant sind zudem die Erweiterung der KTS St. Ludwig bis 2024 um 50 Plätze für die Altersklasse ab zwei Jahren bis Schuleintritt. Zusätzlich soll bis 2022 die baulich vorhandene vierte Gruppe in der Ludwig-Bertram-Straße mit weiteren 25 Plätzen für dieselbe Altersgruppe in Betrieb genommen werden. Allerdings muss diese provisorische Kindertagesstätte als Vorgriff auf eine dauerhafte Lösung längerfristig ersetzt werden, zumal der derzeitige Standort auf einem Bolzplatz, der auch als Sportgelände der Erich-Kästner-Schule zur Verfügung stehen sollte, geräumt werden muss. Für den Ersatzbau wird noch ein dauerhafter Standort gesucht. Damit ist der aktuelle Bedarf von 766 Plätzen in dieser Altersgruppe, ebenso wie der Bedarf an 36 Plätzen für Kleinkinder jünger als zwei Jahre gedeckt. 40 der 44 überschüssigen Plätze für Kleinkinder unter zwei Jahren sind für die Versorgung von Kindern aus Nord/Hemshof und Süd vorgesehen, sodass momentan für diese Altersgruppe eine leicht positive Bilanz vorliegt. Der bislang bestehende Handlungsbedarf ist somit für den Moment entschärft, wobei - wie bereits dargelegt - ein Provisorium noch durch eine dauerhafte Einrichtung ersetzt werden muss.

Schulische Bildung²

Ludwigshafen wächst, und dies zeigt sich auch im Bereich



der Bedarfe an schulischer Bildung. Aktuell wird allein bei der Elementarbildung von einem Anstieg um knapp 1000 Grundschulkindern bis 2025 ausgegangen. Auch für Förderschulen (+120), Realschulen (+400) und Gymnasien (+500 und damit Umkehr des bisherigen Abwärtstrends) wird ein Anstieg des Bedarfs im selben Zeitraum prognostiziert, bei letztgenannten wird sogar von weiteren 600 benötigten Plätzen bis zum Schuljahr 2029/30 ausgegangen. Neben der quantitativen Aufstockung wurden zudem folgende Ziele für die mittelfristige Schulausbauplanung formuliert:

- Ausbau von Angeboten für Bildung, Erziehung und Betreuung von Schulkindern am Nachmittag
- Ausbau von Schwerpunktschulen
- Weiterentwicklung des inklusiven Unterrichts
- Raumbedarfe für z. B. Differenzierung und Sprachförderung.

Grundschulen

Im Untersuchungsgebiet befindet sich mit der Erich-Kästner-Grundschule nur eine Schule der Primarstufe. Diese ist mit aktuell 574 Schüler*innen und 26 Klassen die größte Grundschule Ludwigshafens. Kurzfristig kann diese noch auf 28 Klassen erweitert werden, langfristige Lösungsansätze zur Entlastung sind jedoch nur im Rahmen der City-West-Entwicklung und einem dortigen Grundschulneubau möglich, wie er aktuell im Schulentwicklungsplan 2020 vorgesehen ist. Im näheren Umfeld des Untersuchungsgebietes liegen des Weiteren die Grundschulen Albert-Schweitzer-Schule, Brüder-Grimm-Schule, Gräfenauschule, Goetheschule Nord und die Wittelsbachschule, von denen die drei erstgenannten laut dem Schulentwicklungsplan 2020 einen absehbaren kurzfristigen Erweiterungsbedarf (bis 2025/26) aufweisen.

Weiterführende Schulen

Im Untersuchungsgebiet befindet sich mit dem Carl-Bosch-Gymnasium (CBG) das mit über 1100 Schüler*innen größte Gymnasium Ludwigshafens. Es wurde bereits im Jahr 1886 als „Königlich Bayerische Realschule“ errichtet und ist damit das zweitälteste Gymnasium der Stadt. Seit 1965 lautet es auf seinen heutigen Namen. Zusammen mit einer anderen Schule war das CBG von 1985 bis 1996 als erstes Gymnasium des Landes in ein Projekt zur Begabtenförderung als Schulversuch eingebunden, den anschließend auch weitere Gymnasien übernahmen. Es hat einen musischen und naturwissenschaftlichen Schwerpunkt und bietet bilingualen Unterricht in Deutsch und Englisch an. Seit dem Schuljahr 2006/2007 besteht das Modell als

Ganztagsschule. Weitere gut erreichbare Gymnasien sind das Theodor-Heuss-Gymnasium im Stadtteil West sowie das Geschwister-Scholl-Gymnasium in Süd. Für alle Gymnasien der Stadt war in den letzten Jahren ein beständiger Abwärtstrend bei den Schüler*innenzahlen zu verzeichnen, sodass eine ausreichende Versorgung aktuell gewährleistet ist. Für die kommenden Jahre wird allerdings eine Trendumkehr prognostiziert und ein daraus resultierender Mehrbedarf von +23 Prozent an Plätzen für rund 1.100 zusätzliche Schüler*innen bis 2029/30 erwartet. Von den sechs städtischen Realschulen Plus liegt keine im Untersuchungsgebiet, nächstgelegen ist die Anne-Frank-Realschule plus im Stadtteil West. Alle sind ausgelastet und erweiterungsbedürftig. Des Weiteren gibt es in Ludwigshafen drei integrierte Gesamtschulen, auch davon liegt keine in der Innenstadt. Die Integrierten Gesamtschulen sind jedes Jahr ausgelastet und müssen Schüler ablehnen. Von den vier städtischen Förderschulen liegt ebenfalls keine in der Innenstadt. Hier ist bereits heute bei allen ein Erweiterungsbedarf zu verzeichnen. Grundsätzlich bedarf es dringend der Planung weiterer weiterführender Schulen. Ein Standort ist dafür in der Entwicklungsachse West berücksichtigt, wo aufgrund der geplanten Wohnbebauung ein besonders hoher Bedarf zu erwarten ist. In welcher Schulform die zukünftigen Kapazitäten geschaffen werden sollen ist aktuell noch nicht geklärt.

Berufs- und Erwachsenenbildung

Für die Berufs- und Erwachsenenbildung sind im Stadtteil Mitte mehrere Standorte der öffentlichen BBS Technik I und der BBS Wirtschaft II vertreten. Im Jahr 2020 wurden die Standorte der Berufsschulen stadtweit von knapp 12.000 Jugendlichen und Erwachsenen besucht. Auch hier zeichnet sich ein Raumbedarf in den kommenden Jahren ab. So hat die BBS Wirtschaft II die Dependence in der Erich-Kästner-Schule wegen Eigenbedarfs der Grundschule aufgegeben. Nach zwischenzeitlicher Unterbringung in der Deuserschule soll sie vollständig die Räumlichkeiten der Maxschule nutzen können. Dazu muss jedoch die BBS Technik I diese erst frei machen. Deren dadurch entstehender Raumbedarf muss kompensiert werden. Generell sind die räumlichen Bedarfe und (Mehrfach-)Nutzungen der berufsbildenden Schulen sehr vielschichtig. Die Schulbehörde (Land) hat dabei für fünf der sechs öffentlichen BBS Raumfehlbedarfe festgestellt. Neben den genannten öffentlichen Schulen hat die Private Handelsschule PHS ihren Sitz in der Innenstadt. Auch die Hochschule Ludwigshafen hat den Standort der Fachbereiche Sozial- und Gesundheitswesen

im Untersuchungsgebiet verortet. Allerdings bietet die Innenstadt bislang nur wenig Attraktivität für Student*innen bzw. studentisches Leben. In einer Aufwertung der Innenstadt als Hochschul- und Bildungsstandort liegt jedoch ein großes und bislang weitestgehend ungenutztes Potenzial. Durch den Ausbau der Hochschule und einer studentischen Infrastruktur könnte ein Anziehungspunkt für höher Qualifizierte und damit eine stärkere soziale Durchmischung und neue Impulse in der Innenstadt geschaffen werden. Erste Schritte in eine solche Richtung wie ein möglicher Ausbau der Walzmühle als Standort der Hochschule wurden jedoch bislang vom Land abgelehnt. Zudem ist ein Rückzug der Hochschule aus dem Standort Maxstraße geplant. Neben den Berufsbildenden Schulen und Hochschulen befinden sich weitere Bildungseinrichtungen in der Innenstadt. Hierzu zählen die VHS im Bürgerhof, die IHK am Ludwigsplatz und die Musikschule am Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz, welche seit dem Jahr 2013 auch für Erwachsene geöffnet ist und knapp 2.200 Schüler*innen zählt.³ Das Ostasieninstitut und das Ernst-Bloch-Zentrum liegen knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes südlich der Hochstraße Süd, sind aber dennoch als Frequenzbringer und erweiterte Angebotsstrukturen mit zu berücksichtigen.

Fazit

Aufgrund der bereits hohen Auslastung der bestehenden Einrichtungen im Bereich der frühkindlichen und schulischen Bildung, des steigenden Wachstums der jungen Bevölkerung sowie weiterer Schaffung von Wohnraum in und um die Innenstadt zeichnen sich Bedarfe ab, die mit den vorhandenen Kapazitäten im






Untersuchungsgebiet und in dessen Umfeld nicht abgedeckt werden können. Auffällig ist hierbei bereits heute ein deutlicher Bedarf an Grundschulen und weiterführenden Schulen. Auch die Kapazitäten der berufsbildenden Schulen haben die Auslastungsgrenze erreicht. In diesem Zuge sind auch weitere Ganztagsbetreuungsangebote sowie Sporthallen und -plätze mitzudenken. Da dies aus Gründen der Flächenknappheit in der Innenstadt nicht oder nur bedingt umsetzbar sein wird, ist der Ausbau in den angrenzenden Stadtteilen anzustoßen und ein schul- und stadtteilübergreifender Austausch anzuregen. Des Weiteren stellt die Aufwertung der Innenstadt als Standort studentischen Lebens ein bislang ungenutztes Potenzial dar. Die unmittelbare Nähe zu den Berufsbildenden Schulen und den Hochschulen, dem Ostasieninstitut und weiteren Bildungseinrichtungen ist ein Standortfaktor, den es durch den Ausbau entsprechender Infrastrukturen und der Attraktivierung des direkten Umfelds für diese Zielgruppe weiter zu fördern gilt. Um allen Bewohner*innen der Innenstadt die Möglichkeit zur gleichberechtigten Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen zu ermöglichen, sind neben Kenntnissen der deutschen Sprache eine fundierte schulische und berufliche Bildung unabdingbar. Das (Aus-) Bildungssystem hat somit eine Schlüsselfunktion für eine gelungene Integration, dessen Ausbau und Qualifizierung insbesondere für die Innenstadt mit ihrem großen Anteil an Bewohner*innen mit Migrationshintergrund eine der zentralen Herausforderungen der kommenden Jahre darstellt.

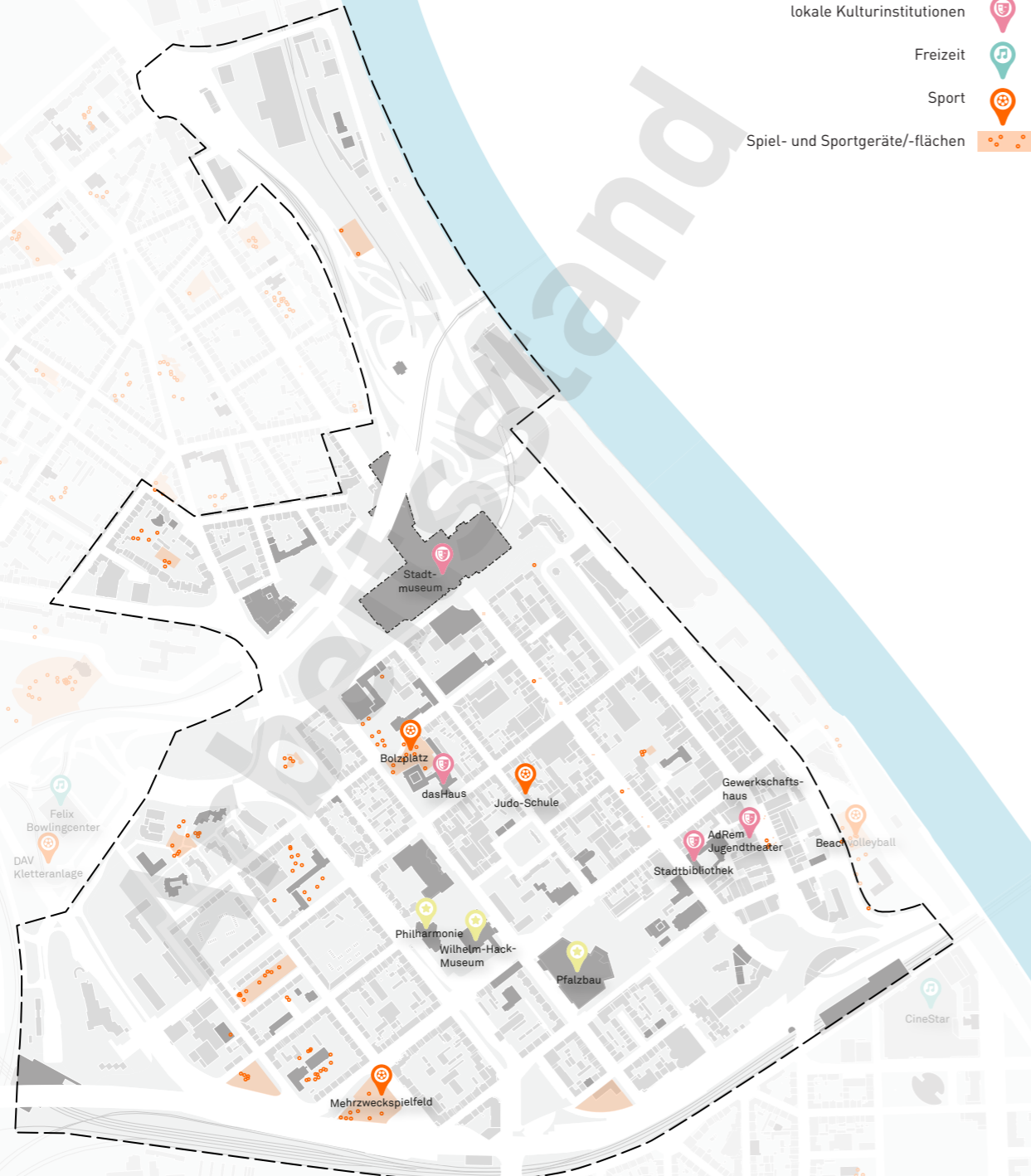
Endnoten

- 1 Stadt Ludwigshafen (2021). Bedarfsplan Kindertagesbetreuung 2021/22. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 1/2021.
- 2 Stadt Ludwigshafen (2020). Schulentwicklungsplan 2020. Mittelfristige Ausbauplanung 2025/26. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 1/2020.
- 3 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.

2.4 Kultur und Freizeit

Kultur- und Freizeitangebote

- überregional wirksame Kultureinrichtungen 
- lokale Kulturinstitutionen 
- Freizeit 
- Sport 
- Spiel- und Sportgeräte/-flächen 



Ludwigshafen hat einen hohen Stellenwert als Standort der Hochkultur mit landesweiter Bedeutung. Zahlreiche private Initiativen, die kommunalen Kultureinrichtungen und die BASF bieten vielseitige Angebote für alle Altersstufen mit lokaler und überregionaler Reichweite. Das kulturelle Angebot Ludwigshafens hat sich zudem in den vergangenen Jahren als „entscheidender Motor für Diskurs, aber auch als Raum für integrative Begegnungsräume profiliert“.¹ Übergeordnetes Ziel ist es, möglichst vielen Menschen die Chancen zur aktiven Teilhabe an Kunst und Kultur zu ermöglichen.

Überregional wirksame Kultureinrichtungen

Ludwigshafen verfügt über ein ausgeprägtes Netz an kulturellen Einrichtungen, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. In der Innenstadt haben folgende Institutionen mit landesweiter Strahlkraft ihren Standort:

- **Pfalzbau:** Der Pfalzbau ist einer der starken kulturellen Magnete der Ludwigshafener Innenstadt mit einem breit gefächerten Programm aus Gastspielen, Eigen- und Co-Produktionen, Tanzprogramm und Festivals. Seit vielen Jahren besteht zudem eine enge Zusammenarbeit mit der BASF SE sowie der grundlegende Anspruch an eine für alle Altersgruppen und Bildungsschichten ansprechende Programmatik. Insbesondere die Kombination aus Theater, Konzerthaus und Kongresszentrum machen den Pfalzbau zu einer Besonderheit in der Stadt. Er wurde zusammen mit dem Theaterplatz in den Jahren 2007 bis 2010 im Rahmen des Stadtumbaus Ludwigshafen Innenstadt aufwendig saniert.
- **Wilhelm-Hack-Museum:** Das Hack-Museum ist das wichtigste Museum des 20. und 21. Jahrhunderts in Rheinland-Pfalz und Ausstellungsort für moderne und zeitgenössische Kunst. Im Jahr 2009 erfolgte eine umfassende energetische Sanierung im Rahmen des Stadtumbaus Ludwigshafen Innenstadt, aktuell wird bis voraussichtlich Ende 2021 der Brandschutz erneuert. Neben seinen Ausstellungsräumen betreibt das Museum zudem gemeinsam mit den Bürger*innen der Stadt seit 2012 den hack-museumsgARTen, ein Urban Gardening Projekt auf dem Hans-Klüber-Platz, welcher auf sehr positive Resonanz stößt und sich als beliebte Anlaufstelle für Jung und Alt, Familien, Schulgruppen und Vereine auf

lokaler Ebene etabliert hat.

- **Deutsche Staatsphilharmonie Rheinland-Pfalz:** Die über 100 Jahre alte Deutsche Staatsphilharmonie Rheinland-Pfalz hat ihren Sitz direkt neben dem Pfalzbau und ist mit 87 Musikern aus 16 Nationen das größte und führende Sinfonieorchester des Landes Rheinland-Pfalz.²

Lokale Kulturinstitutionen

Zudem gibt es fest verankerte lokal orientierte Einrichtungen, die das kulturelle Leben in der Innenstadt formen und prägen:

- **dasHaus:** Das Kulturzentrum dasHaus ist Veranstaltungsort und Kulturzentrum, betrieben vom Kulturbüro der Stadt Ludwigshafen. Es bietet Raum für Austausch und experimentierfreudige Kulturarbeit und unterstützt insbesondere lokale Künstler*innen, Projekte, Initiativen und Vereine. Das Programm richtet sich dabei an ein breites lokales wie regionales Publikum.
- **AdRem Jugendtheater:** Das gemeinnützige Theater in der Ludwigstraße richtet sich mit seinem Angebot in den Bereichen Theater, Musik und Foto/Film an Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene aus Ludwigshafen und Umgebung. Die theaterpädagogische Arbeit richtet sich dabei insbesondere an sozial benachteiligte Heranwachsende und entwickelt mit ihnen einen spielerisch-kreativen Zugang zu alltagsnahen Themen.
- **Stadtbibliothek:** Die Zentralbibliothek der Stadt Ludwigshafen in der Bismarckstraße 44 bis 48 umfasst die Erwachsenenbibliothek, die Kinder- und Jugendbibliothek und den Bereich Musik und Medien. Sie wurde ebenfalls 2014 bis 17 gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und aus Mitteln des Stadtumbaus aufwendig modernisiert und barrierefrei gestaltet und bildet insbesondere mit der geplanten Modernisierung und Erweiterung der Kinderbibliothek im Bürgermeister-Ludwig-Reichert-Haus ein Leuchtturmprojekt des Stadtumbaus Ludwigshafen Innenstadt. Mit einer grundlegenden konzeptionellen Neuausrichtung hat sich die Stadtbibliothek zu einem digital-analogen Informations- und Medienzentrum entwickelt und bietet ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm.

Zudem stellt sie mit dem Makerspace „Ideenw3rk“ einen experimentellen Raum für sowie die Ausrüstung zur Entwicklung und Umsetzung von Ideen, Potenzialen und DIY-Projekten zur Verfügung.

- Stadtmuseum: Das seit 1984 im Rathaus-Center befindliche Stadtmuseum umfasst die stadtgeschichtliche Sammlung Ludwigshafens und führt schlaglichtartig durch die Geschichte Ludwigshafens. Es versteht sich als Ort der Begegnung, ist barriere- und kostenfrei zu besuchen und bietet auch Sonderausstellungen und Abendveranstaltungen zu ausgewählten Themen. Da das Rathaus-Center im Zuge der Umbaumaßnahme der Hochstraße Nord abgerissen werden soll und Ende 2021 bereits geräumt wurde, musste auch das Stadtmuseum einen neuen Standort finden. Zukünftig wird es in den Rhenushallen am Luitpoldhafen zu finden sein.

Zwischen den einzelnen Institutionen bestehen verschiedene Kooperationsansätze, wie z.B. gemeinsame Ferienworkshops des Wilhelm-Hack-Museums und der Musikschule. Neben dieser hohen Anzahl an gefestigten Kulturinstitutionen gibt es zudem eine Bandbreite an Kulturveranstaltungen, wie das Stadtfest, den Kultursommer, das internationale Straßentheaterfestival, Festival des deutschen Films (Parkinsel), den Weihnachtsmarkt auf dem Berliner Platz und andere regionale Kooperationen.

Freizeit

Das Angebot an Freizeitaktivität neben den genannten kulturellen Einrichtungen bietet bislang geringe Varianz. Es gibt kaum Gastronomie mit einladendem Sitz- und Außenbereich oder ansprechende Cafés. Neben dem Auslaufmodell Shopping gibt es wenig Erlebnispotenzial in der Innenstadt. Auch für das Nachtleben gibt es aktuell nur wenige Anlaufstellen in der Innenstadt, zumal unklar ist, welche Institutionen die lange, pandemiebedingte Schließzeit überstehen werden. Zum jetzigen Stand sind das die Großraumdisothek Musikpark am Berliner Platz und das Cinestar in den Räumlichkeiten der Walzmühle, welches insbesondere nach der Umwandlung des Corso Filmtheaters in ein Wohngebäude große Beliebtheit bei den Einwohner*innen des Stadtteils genießt.³ Auch das Felix-Bowlingcenter in der Pasadenaallee ist hier zu nennen, allerdings ist der Verbleib des Standorts vor dem Hintergrund der City West Entwicklungen zu klären. Somit

beschränkt sich das Angebot insbesondere für junge Erwachsene zu großen Teilen auf die zahlreichen Shisha-Bars und ist für das Zentrum einer Großstadt mit Oberzentrumfunktion als eingeschränkt zu bewerten.

Sport

Ebenfalls stark unterrepräsentiert im Untersuchungsgebiet sind Sportvereine. Hier ist lediglich die Judo Sportschule Mayer in der Maxstraße 52 vorhanden. Des Weiteren ist die Kletteranlage des Deutschen Alpenvereins (DAV) zu nennen, welche sich in einem Spitzbunker aus dem Zweiten Weltkrieg neben dem Felix Bowling Center befindet. An Vereinen mit Sportplätzen im Außenraum mangelt es völlig, hierfür müssen die angrenzenden Stadtteile aufgesucht werden. Als nicht-institutionalisierter Sport- und Treffpunkt sind der Bolzplatz an der Schulstraße südlich des Carl-Bosch-Gymnasiums sowie das Mehrzweckspielfeld neben dem Spielplatz an der Ecke Bürgermeister-Kutterer-/Kaiser-Wilhelm-Straße anzusehen. Da diese aber die einzigen im Stadtteil sind, sind sie häufig sehr überfüllt. Zudem findet sich seit der Umgestaltung des Rheinufer im Jahr 2004 ein Beachvolleyballfeld zwischen der Lichtenbergerstraße und der Rheinuferstraße. Generell ist das Fehlen informeller Treffpunkte für Jugendliche in der Innenstadt jedoch als besondere Herausforderung zu nennen.

Fazit

Zusammengefasst wird deutlich, dass Ludwigshafen und vor allem seine Innenstadt über eine hohe Bandbreite kultureller Einrichtungen und Veranstaltungen verfügt. Insbesondere die überregional wirksamen Institutionen haben eine starke Anziehungskraft auf Besucher*innen aus der Metropolregion und dem Umland. Ausbaubar ist hierbei die „Bühne“, auf der sie sich präsentieren. Durch ergänzende Nutzungen und Angebote wie einer einladenden und vielseitigen Gastronomie und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Umfeld der Einrichtungen kann dieses Potenzial weiter ausgebaut werden. Die Bandbreite an weiteren Freizeitaktivitäten, insbesondere in den Abend- und Nachtzeiten und für jüngeres Publikum, ist als eingeschränkt zu bewerten. Hier bedarf es eines Ausbaus des Angebots, um auch in kommenden Jahren für Bewohner*innen und Besucher*innen aus der Region attraktiv zu sein.

Endnoten

1 Stadt Ludwigshafen (2018). Kulturbericht 2018. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2018.

2 Deutsche Staatsphilharmonie Rheinland-Pfalz (o. D.). Das Orchester. Online: <https://www.staatsphilharmonie.de/de/orchester-staatsphilharmonie>










3 Erkenntnisse aus der Online-Bürger*innenbeteiligung im Juni 2021

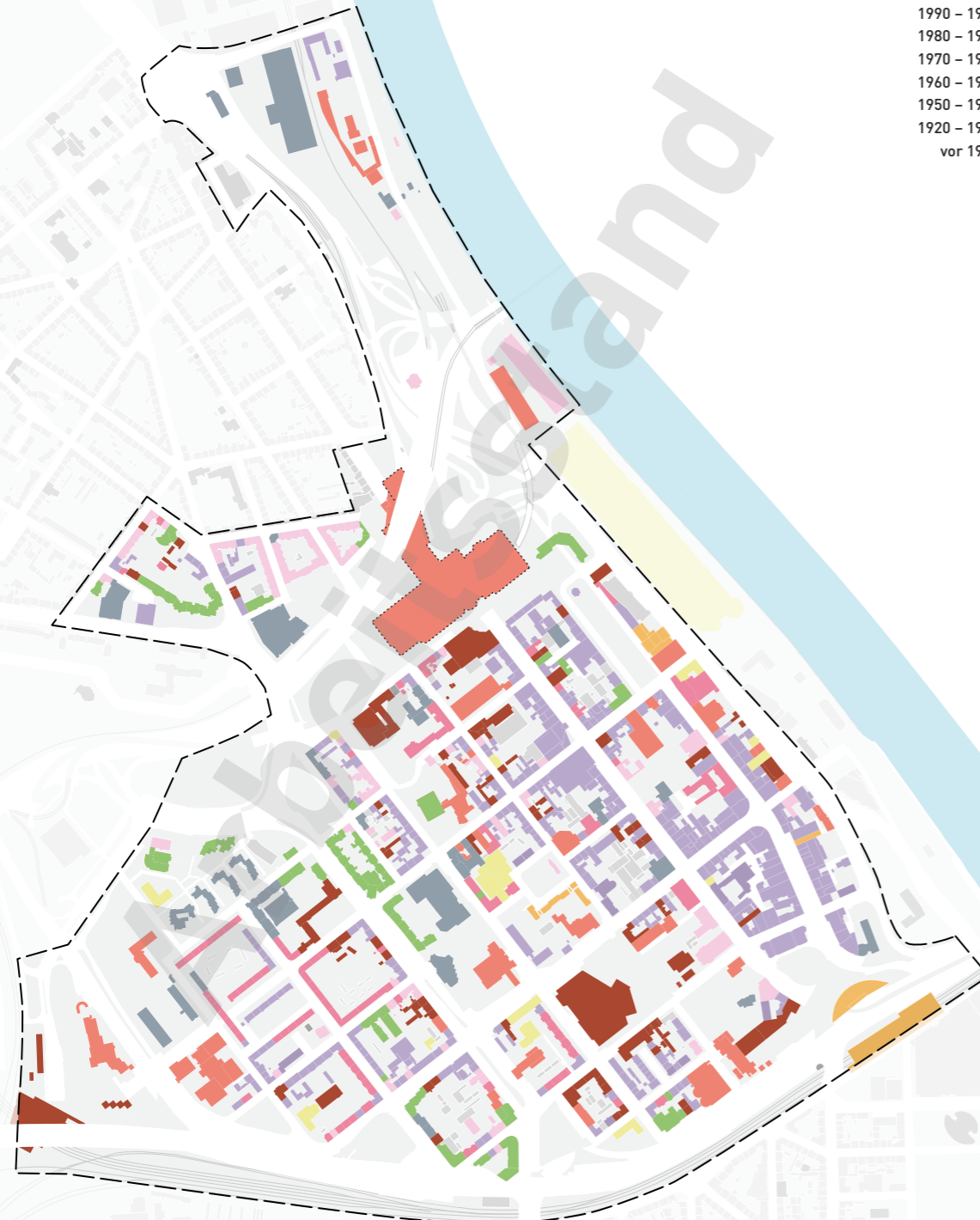
yellow z mahl gebhard konzepte Büro Happold



2.5 Stadtstruktur und Stadtumbau

Baualtersklassen

2010 und später	
2000 – 2009	
1990 – 1999	
1980 – 1989	
1970 – 1979	
1960 – 1969	
1950 – 1959	
1920 – 1949	
vor 1920	



1:10.000

Ludwigshafen ist eine vergleichsweise junge Stadt, deren Stadtwerdung eng mit der industriellen Entwicklung verwoben ist. Aufgrund ihrer Entstehung ab Mitte des 19. Jahrhunderts weist sie in ihren Gründungsstadteilen eine Blockstruktur mit hoher baulicher Dichte auf. Als Folge der Kriegszerstörungen der Stadt als bedeutender Industriestandort prägt heute ein hoher Anteil an Baustrukturen der 1950er und 1960er Jahre die Innenstadt. Umgeben wird die Innenstadt von zwei Hochstraßen und dem Bahndamm, die starke Barrieren um den Stadtkern darstellen.

Anpassungsfähige Grundstruktur

In Ludwigshafen verfügen im Wesentlichen die Stadtteile Mitte, Nördliche Innenstadt, Hemshof und Süd über eine geschlossene Blockstruktur. Darüber hinaus ist die Stadt aus kleinmaßstäblichen Dörfern und Siedlungen heraus entstanden und deutlich lockerer bebaut. Die Baustruktur der Innenstadt besteht größtenteils aus mehrgeschossigen Wohngebäuden, in den City-Bereichen häufig mit Gewerberäumen im Erdgeschoss. Obwohl der Stadtteil Mitte „Gründungsbezirk“ der Stadt ist, gibt es dort dennoch nur wenige Bauten, die an einen historischen Stadtkern denken lassen. Dies liegt zum einen am recht späten Gründungsjahr der Stadt und ihrer von Beginn an stark industriellen Prägung. Zum anderen ist die starke Zerstörung im Zweiten Weltkrieg anzuführen, die nur etwa 20 Prozent der Gebäude in der Innenstadt überlebt haben. So stammt ein Großteil der heutigen Bebauung aus der Nachkriegszeit. Architektonisch herausragende Bauten sind nur spärlich vorhanden. Als Leuchttürme sind hier die wichtigen öffentlichen Gebäude der Stadt wie der Pfalzbau, das Wilhelm-Hack-Museum oder die Stadtbibliothek zu nennen – allesamt Bauten der Nachkriegsjahre. Zusätzlich kann die als Ruine erhaltene Luther- sowie die Ludwigskirche erwähnt werden.

Bauliche Dichte und Geschossigkeit

Die Ludwigshafener Innenstadt ist durch eine hohe bauliche Dichte gekennzeichnet. Ein Großteil der Gebäude hat vier bis sechs Vollgeschosse, knapp ein Zehntel der Gebäude haben sieben oder acht Vollgeschosse und ein paar wenige verfügen über zehn bis zwanzig Vollgeschosse. Das Gebäude in der Zollhofstraße 4c ist mit 24 Geschossen das höchste Gebäude im Untersuchungsgebiet.

Bodenrichtwerte

Die Bodenrichtwerte im Untersuchungsgebiet bewegen sich zwischen 100 Euro pro Quadratmeter im Bereich rund um das Untere Rheinufer bis zu 750 Euro pro Quadratmeter im Kernbereich der City. Im Westend bewegen sich die Bodenrichtwerte um 505 Euro pro Quadratmeter, zwischen City und Heinigstraße um 580 Euro pro Quadratmeter und rund um die Ludwigstraße um 525 Euro pro Quadratmeter.

Baualtersklassen

Insgesamt stellt sich die Verteilung der Baualtersklassen wie folgt dar: Etwa 25 Prozent der Gebäude in der Innenstadt sind in der Zeit vor dem 2. Weltkrieg errichtet worden. Mit knapp über 50 Prozent reicht der größte Anteil der Gebäude zurück in die Jahre von 1950 bis 1969. In den 1970er ist die Entwicklung des heute zur Disposition stehende Rathaus als wichtiger Meilenstein zu nennen, insgesamt stammen etwa sechs Prozent der Gebäude aus diesem Jahrzehnt. Für die 1980er Jahre stehen die großen öffentlichen Bauten der Kreisverwaltung am Europaplatz oder der Agentur für Arbeit an der Berliner Straße, auch diese Bauklasse macht ca. sechs Prozent aller Gebäude aus. Gebäude jüngeren Jahrgangs (meist aus den 1990er Jahren) sind im Untersuchungsgebiet in größerer Anzahl nördlich der Heinigstraße gegenüber der Agentur für Arbeit, im Block Heinig-/Bahnhof-/Benckiserstraße/Danziger Platz sowie entlang der Schanzstraße in Nord/Hemshof zu finden. Insgesamt sind ca. neun Prozent aller Gebäude in diesem Zeitraum gebaut worden. Ca. vier Prozent aller Gebäude sind seit Beginn des neuen Jahrtausends errichtet worden. Als wichtige Neubauten in diesem Zuge sind die S-Bahnhaltestelle Mitte (und die Walzmühle) zu nennen. Mit dem Bau der Rhein-Galerie und dem neuen Stadtquartier auf dem Gelände des ehemaligen Zollhofhafens gelang der Innenstadt der Sprung über die stark frequentierte Rheinuferstraße an den Fluss.

Erfolgreicher Stadtumbau

Laut dem vorliegenden Bericht zu zehn Jahren Stadtumbau aus dem Jahr 2017 gibt es eine Vielzahl an Gebäuden, die in den vergangenen Jahren in einem von der WirtschaftsEntwicklungsgesellschaft (W.E.G.) koordinierten Stadtumbauprozess modernisiert werden konnten. Unter dem Motto „heute für morgen“ sind zahlreiche Projekte in Kooperation mit privaten Immobilieneigentümer*innen sowie Investoren realisiert

worden. Mitte 2017 beliefen sich die Investitionen auf über 97 Millionen Euro bei rund 60 Projekten.¹ Dazu zählen u.a.

- Sanierung Wilhelm-Hack-Museum
- Sanierung Pfalzbau
- Umgestaltung Bürgerhof
- Neubau B&B Hotel, Bahnhofstraße 1
- Umbau Kaufhof zu TWL-Zentrale, Bismarckstraße 63
- Sanierung Gewerkschaftshaus, Kaiser-Wilhelm-Straße 7
- Sanierung Stadtbibliothek²
- Umgestaltung Rathausplatz³

Weitere Neubauten im Betrachtungsraum sind derzeit noch in Planung. Als wichtiger Baustein in der Innenstadt wird der Neubau des Polizeipräsidiums die Freifläche zwischen Heinig-/Wrede-/Bürgermeister-Hofmann- und Wörthstraße besetzen. In unmittelbarer Nähe hierzu wurde Ende 2021 in der Wörthstraße 21 eine Kindertagesstätte errichtet. Zudem ist ein Neubau für die Pfalzerke-Zentrale auf dem Gelände des ehemaligen C&A-Gebäudes in der Wredestraße in der Fertigstellung. Das Bauprojekt „Metropol“ am Berliner Platz steht vorerst still.

Förderkulissen und -programme

Mit dem Entwicklungskonzept Innenstadt wurde im Jahr 2006 das Stadtumbaugebiet Ludwigshafen Innenstadt beschlossen. Innerhalb dessen Grenzen wurden ein Jahr später im heutigen Untersuchungsgebiet die Sanierungsgebiete Ludwigshafen Mitte und Mittlere Bismarckstraße förmlich festgesetzt, deren Laufzeit noch bis 2022 anhält. Durch die Ausweisung der Sanierungsgebiete „Ludwigshafen Mitte“ und „Ludwigshafen Süd“ und die Bereitstellung verschiedener Fördermöglichkeiten sind in Ludwigshafen Mitte von 2006 bis Ende 2012 rund 51 Millionen € in die Modernisierung privater Wohn- und Geschäftsgebäude geflossen, unabhängig von den 220 Millionen € für die Rhein-Galerie. Für diese privaten Investitionen wurden rund 3,3 Millionen Euro aus Stadtumbaumitteln bereitgestellt.⁴ Zudem profitierte die Innenstadt zwischen 2000 und 2006 vom europäischen EFRE-Förderprogramm URBAN II, dessen Ziel insbesondere in der wirtschaftlichen und sozialen Wiederbelebung der Innenstadt bestand. 2007 bis 2013 wurden weitere Projekte im Rahmen des rheinland-pfälzischen RWB-EFRE Programms „Wachstum durch Innovation“ gefördert. Ebenfalls im Jahr 2000 wurde das Gebiet Westend als eines von vier Quartieren in

Ludwigshafen Teil des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“. Innerhalb dessen Grenzen wiederum hat die GAG in der Zeit von 2000 bis 2011 mit Gesamtinvestitionen von rund 32,1 Mio. Euro die Westendsiedlung energetisch saniert und die Außenbereiche aufgewertet, was sich heute auch aufgrund der Größe der Siedlung sehr positiv im Stadtbild auswirkt. Das Quartier Lutherstraße wurde zwischen 2002 und 2014 durch die Wiederbelebung des Verwaltungsgebäudes und Zentralumspannwerks, die energetische Sanierung weiterer Gebäudekomplexe und ergänzende Neubauten aufgewertet. Des Weiteren wurde im Jahr 2019 das südlich an das Untersuchungsgebiet Innenstadt angrenzende Dichterviertel in das Programm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen, in dessen Rahmen aktuell ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt wird.

Drehung und Kompaktierung der Innenstadt

Mit dem im Entwicklungskonzept Innenstadt formulierten Anspruch der Drehung der Innenstadt wurden erste Maßnahmen angestoßen, die West-Ost-Verbindungen, insbesondere die Bahnhofs- und die Kaiser-Wilhelm-Straße, zu stärken und „die Stadt an den Rhein“ zu bringen. Der Bau des neuen Stadtquartiers mit der Rheingalerie nach der Verlagerung des Zollhofhafens im Jahr 2004 war ein anderer Baustein dieser Bestrebungen. Ein weiterer stellt der Bebauungsplan „City-Kante Ost“ dar. Mit diesem soll zwischen „Neu und Alt“ vermittelt und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gesichert werden. Die Herausforderung der Umsetzung des Konzepts ist nach wie vor gegeben. Zu diesen Herausforderungen gehört auch die Überwindung der stark befahrenen Rheinuferstraße, die eine Verlängerung der West-Ost-Verbindungen bis direkt an den Rhein bislang erschwert und durch hohe Lärmbelastung die Aufenthaltsqualität herabsetzt. Auch die Struktur der Bebauung südlich des Platzes der Deutschen Einheit stellt sich einem direkten Zugang zum Wasser bislang in den Weg. Einhergehend mit der Idee der Drehung der Innenstadt zum Rhein ist auch der Ansatz der Kompaktierung zu nennen. Lange Zeit spannten sich die Hauptrichtungen zwischen den Polen des Rathauses und des Rathaus-Centers im Norden und dem Berliner Platz im Süden auf. Die beiden parallelen Fußgängerstraßen mit ca. 850 m Länge, die Bismarck- und die Ludwigstraße, boten eine große Anzahl an Ladenflächen, die heute deutlich über den Bedarf hinausgehen und entsprechend leer stehen oder für Dienstleistungen umgenutzt wurden.

Fazit

Die Flexibilität der Grundstruktur mit regelmäßigen Baublöcken ist ein großes Plus der Innenstadt Ludwigshafens. Sie bietet eine solide Basis für eine weitere Qualifizierung und Modernisierung der vorhandenen Stadtstruktur. Es gibt in der Stadt eine reiche Erfahrung im Umgang mit Gebäuden und Anlagen der Nachkriegszeit und deren Anpassung an heutige Erfordernisse, die auch weiter vorangetrieben werden muss. Früher als andere Städte musste sich Ludwigshafen mit der Veränderung der Innenstädte und dem Wegfall vieler gewohnter Einzelhandelsnutzungen auseinandersetzen und ist dabei, die Innenstadt fit zu machen für die kommenden Dekaden. Hierbei muss die Entwicklung weiter gehen in Richtung einer vielfältig durchmischten und damit krisenresistenten Innenstadt.

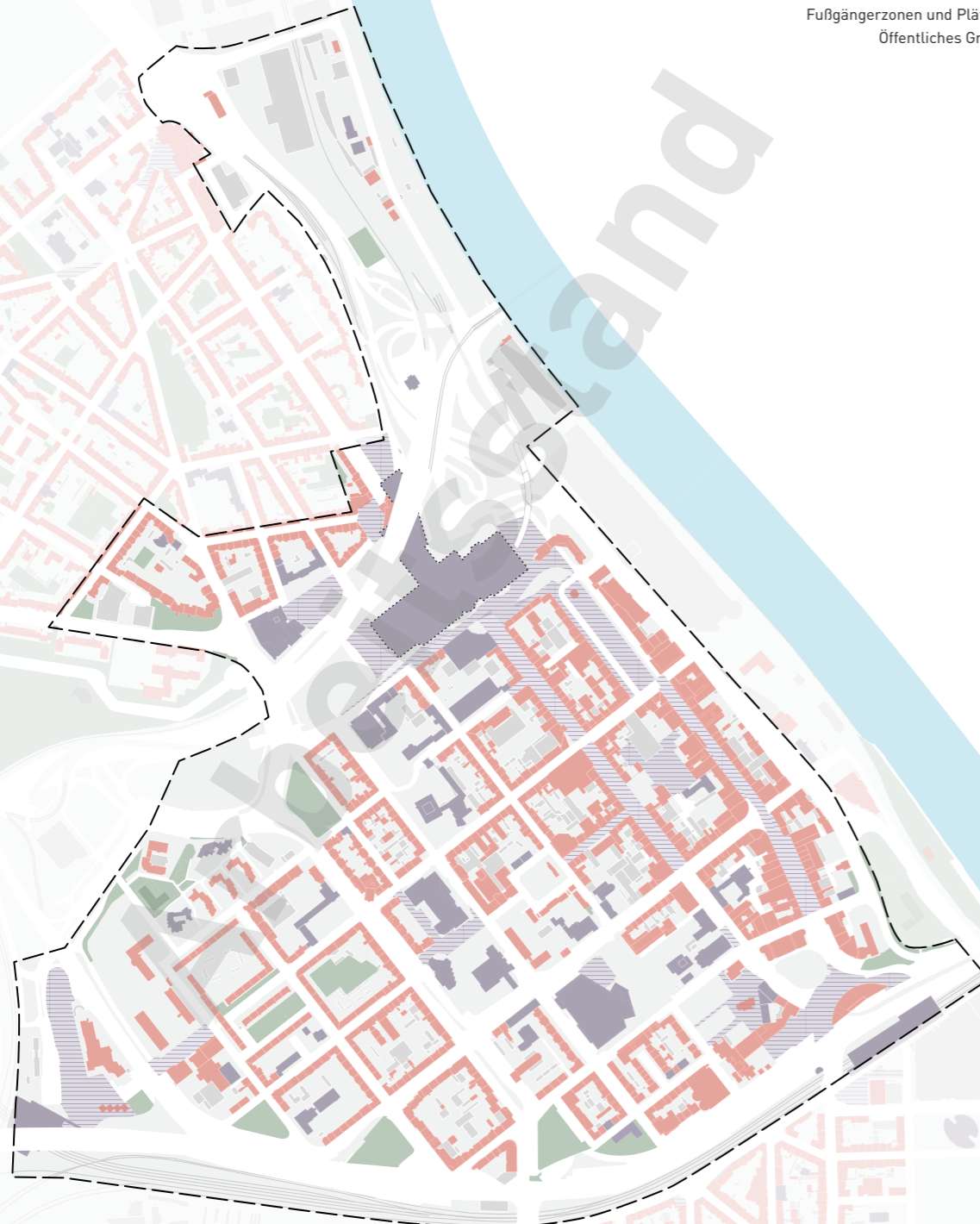
Endnoten

- ¹ W.E.G. Ludwigshafen (2017). 10 Jahre Stadtumbau. Private und öffentliche Projekte 2007-2017. Mitte und Süd Ludwigshafen am Rhein.
- ² Die Baukosten sind zu 50 Prozent aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie zu 30 Prozent vom Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur aus Mitteln des Stadtumbaus bezuschusst worden.
- ³ Die Baukosten beliefen sich auf rund 670.000 Euro, davon 50 Prozent finanziert mit Geldern aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) sowie 30 Prozent aus Fördermitteln des Landes Rheinland-Pfalz (Stadtumbaumittel) und 20 Prozent städtische Gelder.
- ⁴ Stadt Ludwigshafen (2015). Abschlussdokumentation Innenstadtmanagement Ludwigshafen. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 5/2015.

2.6 Wohnen und Wohnumfeld

Wohnen und Wohnumfeld

- Gebäude mit überwiegender Wohnnutzung ■
- Öffentliche und kulturelle Institutionen ■
- Fußgängerzonen und Plätze ■
- Öffentliches Grün ■



1:10.000

Die Innenstadt Ludwigshafen kann als traditionelle Wohninnenstadt bezeichnet werden.¹ Als Industrie- und Handelszentrum gegründet, war das Wohnen dennoch immer einer der zentralen Nutzungsaspekte der Innenstadt. Das Wohnumfeld wiederum ist vom innerstädtischen Charakter geprägt: gewerblich genutzte Innenhöfe, wenig private Freiräume und eine starke Verkehrsbelastung stehen einer zentralen Lage mit kurzen Wegen und guter Anbindung an verschiedenste Infrastrukturen gegenüber. Aufgrund der innerstädtischen Flächenknappheit liegt der Fokus in der Innenstadt weniger auf dem Neubau als auf der Modernisierung des Bestands. Damit soll nicht nur eine Aufwertung für die bestehende Bevölkerung erfolgen, sondern sich auch die Attraktivität für einkommensstärkere Gruppen erhöhen, um somit langfristig das soziale Gefüge der Innenstadt stärker zu durchmischen und zu stabilisieren.

Traditionelle Wohninnenstadt

Der hohe Wohnanteil in der Innenstadt Ludwigshafens hat Tradition. Seit der Gründung als Industrie- und Handelszentrum wurde eine arbeitsnahe Wohnraumversorgung mitentwickelt. Die überwiegende Blockrandbebauung ist dabei eng mit der Rolle des Sozialen Wohnungsbaus verwoben. Infolge rasch steigender Einwohnerzahlen gab es schon früh eine drängende Wohnungsnot in der jungen Industriestadt, die durch Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg nur verschärft wurde. Die Innenstadt hatte dabei von allen Stadtteilen am stärksten unter kriegsbedingten Schäden zu leiden. So hat sich der Wohnungsbestand im Stadtteil Mitte im Jahr 1950 um zwei Drittel im Vergleich zum Bestand von 1942 reduziert. Doch schon im Jahr 1961 waren 86,2 Prozent des Vorkriegsniveaus erreicht, im Jahr 2000 lag dieser Wert bei 121,5 Prozent. Zwar liegt Mitte deutlich hinter den anderen Stadtteilen und auch dem gesamtstädtischen Äquivalent von fast 200 Prozent zurück, allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Bebauung in der Innenstadt schon in der Vorkriegszeit relativ dicht war, sodass einer Steigerung über den damaligen Bestand hinaus Grenzen gesetzt waren und sind.²

Baualtersklassen

Die Wohnnutzung ist in der Innenstadt nach wie vor ein wesentlicher Bestandteil. Aktuell befinden sich in Mitte 562 Gebäude mit Wohnungen. Die Anzahl der Wohnungen beläuft sich auf insgesamt 6.471, davon sind

91,5 Prozent in Mehrfamilienhäusern verortet. Lediglich 0,3 Prozent des Wohnungsbestands im Stadtteil Mitte befindet sich dabei in 1- und 2-Familienhäusern, in ganz Ludwigshafen hingegen rund 46 Prozent. Gut acht Prozent der Wohnungen sind in Gebäuden mit über 50 Prozent Nutzfläche. 52 Prozent dieser Gebäude bzw. 49 Prozent der Wohnungen wurden in den 1950er und 1960er Jahren errichtet. 29 Prozent der Gebäude mit Wohnungen (18 Prozent der Wohnungen) stammen aus der Zeit vor 1950. Neun Prozent der Gebäude mit Wohnungen bzw. 15 Prozent der Wohnungen wurden in den 1970er und 1980er Jahren gebaut. Zehn Prozent des heutigen Gebäudebestands mit Wohnungen wurden seit den 1990er Jahren erbaut, rund 18 Prozent der Wohnungen wurden in den letzten drei Jahrzehnten fertiggestellt.

Geförderter Wohnungsbau

91,5 Prozent der Wohnungen in Mitte sind Mietwohnungen, wohingegen sich der gleiche Wert in der gesamtstädtischen Betrachtung auf deutlich niedrigere 71,5 Prozent beläuft. Von diesen Wohnungen befinden sich 3,9 Prozent (Gesamtstadt: 5,7 Prozent) im geförderten Wohnungsbau. Da in der Vergangenheit nicht alle aus der Sozialbindungen auslaufenden Wohnungen bei der Stadt gemeldet wurden, ist anzunehmen, dass die tatsächliche Anzahl an Wohnungen im geförderten Wohnungsbau sogar noch geringer ausfällt. Der drastische Rückgang wird bei einem Vergleich mit dem Anteil geförderter Wohnungen vor rund 50 Jahren deutlich: Ende der 1960er-Jahre belief sich der Anteil dieser Wohnungen in Ludwigshafen auf rund 23 Prozent, in Mitte sogar auf knapp 40 Prozent. Der enorme Rückgang entspricht dem bundesweiten Trend, wonach aktuell 72 Wohnungen aus der Sozialbindung fallen.³

Mischung des lokalen Wohnungsbestands

Ein gutes Drittel des Ludwigshafener Wohnungsbestandes entfällt auf 1- oder 2-Zimmer-Wohnungen. Nur für den Stadtteil Mitte betrachtet steigt dieser Wert mit 61,9 Prozent auf fast das Doppelte an. Die Anteile an 3-Zimmer-Wohnungen liegen in der Innenstadt und der Gesamtstadt bei knapp unter bzw. über 30 Prozent, wohingegen es bei den größeren Wohnungen erneut zu deutlichen Differenzen kommt. So machen 4-Zimmer-Wohnungen nur einen Anteil von acht Prozent des Wohnungsbestandes in Mitte aus, fünf Zimmer oder mehr gibt es lediglich in 1,2 Prozent der Wohnungen. Auf gesamtstädtischer Ebene hingegen

haben rund 18 Prozent der Wohnung vier Zimmer und knapp 13 Prozent fünf Zimmer oder mehr. Obwohl sich der Wohnungsbestand quantitativ in den letzten 50 Jahren um etwa ein Drittel erhöht hat (sowohl in Mitte als auch in der Gesamtstadt), hat sich an den Anteilen der einzelnen Wohnungsgrößen in der gleichen Zeit im Stadtteil Mitte kaum eine Veränderung ergeben – der Trend der kleinen Wohnungen aus den 1950er und 1960er Jahren herrscht hier nach wie vor. Hingegen ist gesamtstädtisch eine Abnahme von rund zehn Prozentpunkten im Bereich der 1- und 2-Zimmer-Wohnungen zu konstatieren, wohingegen der Anteil an 4-Zimmer-Wohnungen um rund fünf Prozentpunkte angewachsen ist und der relative Anteil an Wohnungen mit fünf Zimmern und mehr sich sogar verdoppelt hat. Dies spiegelt sich auch in den Angaben zur Wohnflächenversorgung wider, welche im Jahr 2020 in Mitte bei 32,9 Quadratmetern/EW und damit 6,4 Quadratmeter unter dem städtischen Durchschnitt von 39,3 Quadratmetern/EW lag.⁴ Aktuelle Daten zur Ausstattung der Wohnungen konstatieren einen Anteil von gut 85 Prozent von mit Zentralheizung und Badezimmer ausgestatteten Wohnungen, sowohl auf die Gesamtstadt als auch auf den Stadtteil Mitte bezogen. Da Umbaumaßnahmen, die nur die sanitäre Ausstattung betreffen, jedoch genehmigungsfrei sein können, ist anzunehmen, dass der reale Anteil noch höher ist. Der Anteil an Wohnungen mit einem außerhalb liegenden WC beläuft sich auf unter einen Prozent.⁵ Aussagen zu Leerständen und Umbaubedarfen sind in den amtlichen Statistiken bislang nicht enthalten, ebenso wenig wie Informationen über die mittlere Wohnfläche der Wohnung.

Modernisierung und Sanierung

Ein Großteil der Wohnbebauung stammt wie beschrieben aus der Zeit des Wiederaufbaus, einer (Bau-)Zeit, die geprägt war von Sparsamkeit, Materialknappheit und einfachen Bauweisen. Die gängigen Wohnungsgrößen dieser Zeit sind meist beengt, äußerlich sind die Gebäude dieser Zeit durch schlichte Fassaden ohne Putz- oder Stuckornamente charakterisiert. Im Innenstadtkonzept 2006 wurde angeführt, dass im gesamten damaligen Betrachtungsgebiet ein erhöhter Sanierungs- und Umbaubedarf hinsichtlich Wohnbauten, Typen und Formen besteht, was primär aus dieser Tatsache resultiert. Die blockgenaue Einschätzung der Wohnsituation verdeutlicht dies.⁶ Der Dringlichkeit der Sanierung wurde in den vergangenen Jahren bereits mit verschiedenen formalen Instrumenten und Förderungen begegnet. So wurden

im Zeitraum von 2000 bis 2019 im Stadtteil Mitte 1.000 Wohnungen modernisiert. Gut die Hälfte (505) wurde in den 1950er Jahren erbaut, 372 stammen aus der Zeit von 1919 bis 1949. 845 dieser Wohnungen befinden sich in Mehrfamilienhäusern, weitere 153 in Nichtwohngebäuden. Vor der Modernisierung teilten sich die 1.000 Wohnungen in 56 1-Raum-, 128 2-Raum-, 443 3-Raum- und 310 4-Raum-Wohnungen auf. Weitere 63 Wohnungen hatten fünf Räume oder mehr (Küchen sind in dieser Auflistung, anders als üblich, als eigener Raum miteingeschlossen). Die Küche nicht miteingerechnet hatten somit über 60 Prozent der Wohnungen vor der Modernisierung zwei oder weniger Räume. Nach Abschluss der Modernisierung waren aus den 1000 Wohnungen 961 geworden, was sich in der Unterteilung nach Raumanzahl widerspiegelt. Der Anteil an Wohnungen mit zwei oder weniger Räumen (exkl. Küche) ist auf 51 Prozent gesunken, der Anteil an Wohnungen mit drei und mehr Räumen (exkl. Küche) beträgt nun rund 49 Prozent.⁷ Der Fokus auf eine Diversifizierung der Wohnformen und eine Vergrößerung der Bestandswohnungen ist hier deutlich erkennbar. Ein großer Teil der Modernisierungen wurde im Rahmen des Stadtumbaus realisiert und werteten zahlreiche Wohn- und Geschäftsgebäude in der City auf. Zusätzlich wurden im selben Zeitraum (2000-2019) 142 neue Wohnungen in Mitte fertiggestellt.⁸ Die Entwicklungs-„Hotspots“ lagen hierbei vor allem rund um den Lutherplatz, am Ludwigplatz und am Berliner Platz. Als strategisch wichtiges Neubauprojekt ist dabei das im Bau befindliche, komplett barrierefreie erschlossene Wohn- und Geschäftsgebäude der GAG mit 22 Wohnungen in der Bismarckstraße zu nennen, welches ein neues Entrée zum Bürgerhof schafft.⁹

Leichte Erhöhung der Mietpreise laut Mietspiegel

Im Vergleich zum vorangegangenen Mietspiegel aus dem Jahr 2019 hat sich die Durchschnittsmiete in Ludwigshafen durch die Fortschreibung über den Preisindex um 0,8 Prozent von 6,85 Euro auf 6,90 Euro erhöht. Damit bleibt das Mietpreisniveau nach wie vor unter den Vergleichswerten für die benachbarten Oberzentren Mannheim und Heidelberg. In Mannheim erreicht die Durchschnittsmiete gemäß dem aktuell gültigen Mietspiegel, der vom Januar 2021 stammt, 8,37 Euro. Der Heidelberger Mietspiegel, datiert aus dem Jahr 2019, weist eine Durchschnittsmiete von 9,14 Euro aus. Wenngleich in Heidelberg somit bei weitem die höchsten Mietpreise erzielt werden, verzeichnet Mannheim gegenüber dem vorangegangenen Mietspiegel mit einem Plus von 5,1 Prozent die höchste Steigungsrate.

In Heidelberg stieg die durchschnittliche Miethöhe um 3,3 Prozent.¹⁰ Im Vergleich dazu lagen die Mieten in Deutschland 2019 durchschnittlich zwischen 6,78 Euro und 9,61 Euro pro Quadratmeter.¹¹ Auch auf Stadtteilebene bestätigt sich der Trend der steigenden Angebotsmieten. So bewegen sich die Preise im Stadtteil Mitte laut dem Internetportal www.wohnungsbeorse.net im Jahr 2021 im Bereich von 10,11 Euro und damit mittleren bis oberen Preissegment im Vergleich der Stadtteile in Ludwigshafen.¹²

Wenig durchmischte soziale Bevölkerungszusammensetzung

Wie bereits im Kapitel Soziodemografie beschrieben, ist die Ludwigshafener Innenstadt von einem überdurchschnittlich hohen Anteil an arbeitslosen und regelleistungsberechtigten Personen gekennzeichnet. Dies ist u.a. auf die in Ludwigshafen traditionell hohe Anzahl an Industriearbeiter*innen zurückzuführen. Durch wirtschaftliche Umstrukturierungsprozesse vor allem in diesen Bereichen kam es in jüngerer Vergangenheit oftmals zu einem enormen Stellenverlust, der durch neu geschaffene Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor nicht angemessen ausgeglichen werden konnte. Dadurch geraten vor allem ungelernete Kräfte unter Druck.¹³ Zugleich ist diese Schieflage in der Sozialstruktur auch auf die traditionelle Ausrichtung der Innenstadt als Wohnstandort für eben diese, weniger zahlungskräftigen Einwohner*innen und Haushalte zurückzuführen. Insbesondere die massive Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg verlangte nach durch öffentliche Mittel gefördertem, preiswertem Wohnraum. Heute ist die Förderung zwar vielerorts ausgelaufen, doch ist die ursprüngliche Ausstattung in großen Teilen unverändert und somit auch das Zielpublikum. Um die Innenstadt als Wohnstandort für eine breitere Bevölkerungsschicht interessant zu machen, bedarf es einer stärkeren Diversität an Wohnraumangeboten – geförderten wie nicht geförderten –, welche unterschiedliche Bedarfe adressiert und somit in der Konsequenz zu einer stärker durchmischten Bevölkerung beiträgt.

Defizite im Wohnumfeld

Insbesondere in innerstädtischen Lagen mit beengten Wohnverhältnissen und nur geringen privaten Freiräumen spielt ein attraktives und gesundes Wohnumfeld eine große Rolle. Besonders im Bereich der City weisen die Blockinnenbereiche einen sehr hohen Versiegelungsgrad von bis zu 100 Prozent auf. Manche der Höfe sind teilweise mit untergeordneten Nebengebäuden überbaut oder

dienen als Verkaufs- und Lagerflächen, verbleibende Restflächen werden als Parkflächen oder Garagen genutzt. Erforderliche wohnungsnahen Grün- und Freiräume stehen qualitativ und quantitativ nicht zur Verfügung bzw. sind nur eingeschränkt nutzbar. Außerhalb der Blockinnenbereiche sind die zur Verfügung stehenden Freiräume von einer hohen verkehrlichen Belastung gekennzeichnet. Auch die geringe Anzahl an Straßenbäumen bzw. Straßengrün wirkt sich ungünstig auf die Wohnumfeldqualität aus. Lediglich der Danziger Platz, der Ludwigplatz, die Bismarckstraße und das Rheinufer Süd können als begrünte Freiräume gewertet werden. Der Danziger Platz ist aufgrund seiner Lage durch eine starke Verkehrsbelastung beeinträchtigt, auch der Ludwigplatz ist von verkehrlicher Infrastruktur umgrenzt. Das Rheinufer Süd ist durch die stark befahrene Rheinuferstraße abgegrenzt und liegt zudem faktisch außerhalb des Betrachtungsgebietes. Potenzial zeigt sich in der Bismarckstraße, welche allerdings bislang vor allem als Einkaufsstraße als Wohnstraße gehandelt wird. Ein etwas differenzierteres Bild ergibt sich für den Bereich Westend. Hier kam es im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt und der Sanierung der Westendsiedlung durch die GAG zu umfangreichen Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfelds. Zusammengefasst ist das Wohnumfeld im Untersuchungsgebiet durch einen hohen Versiegelungsgrad, wenig Grün- und Freiflächen, eine hohe verkehrliche Lärmbelastung sowie einen hohen Grad an Vermüllung gekennzeichnet. Insbesondere die zahlreichen Unterführungen und Passagen haben Angstraumpotenzial. Für die Bewohner*innen und insbesondere für deren Kinder ergibt sich dadurch ein Lebensumfeld, welches in vielfacher Hinsicht nicht ihren Bedürfnissen entspricht.

Fazit

Wie aus den vorigen Absätzen zu erkennen ist, ist die Innenstadt ein bedeutender Wohnstandort in Ludwigshafen, der allerdings weiterhin mit Herausforderungen konfrontiert ist. Es sind auf der baulichen Ebene weitere Anstrengungen notwendig, um die vorhandene Baustruktur qualitativ aufzuwerten und auch wo möglich zu ergänzen und so die Angebotsvielfalt zu erweitern. Potenziale in der Qualifizierung des Wohnungsbestands liegen in der Aufwertung der Wohnungen, sowie in der Aufstockung von Gebäuden. Diese kann in den meisten Fällen nur in Zusammenarbeit mit privaten Eigentümer*innen umgesetzt werden. Ein Potenzial für die weitere Stärkung der Innenstadt ist auch in der Beteiligung der Wohnungsbaugesellschaften GAG und BASF Wohnen + Bauen zu sehen, die in der City

bisher nur einen geringen Anteil am Wohnungsbestand haben. Um den Wohnstandort Innenstadt weiter zu stärken ist es notwendig, den Bewohner*innen auch Freiräume zur Verfügung zu stellen. Dazu fällt der Blick vor allem auf die Blockinnenbereiche, deren bisher gewerblich genutzte Nebengebäude heute teils unternutzt sind und die daher entsiegelt werden können. Attraktive Freiräume tragen dazu bei, das Wohnen in der Innenstadt wieder für breitere Bevölkerungsschichten interessant zu machen und die soziale Durchmischung zu fördern.



Endnoten

- 1 Stadt Ludwigshafen (2006). Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen am Rhein. In: Konzepte zur Stadtentwicklung. Heft K2/06.
- 2 Stadt Ludwigshafen (2002). Stadtteilentwicklungsplanung Mitte und Süd. Stadtteilbereich 2000: Soziales und Wohnen. In: Berichte zur Stadtentwicklung. Heft B1/2002.
- 3 Tagesschau (2021). Wir verlieren am Tag 72 Sozialwohnungen. Online: <https://www.tagesschau.de/inland/sozialwohnungen-123.html>
- 4 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.
- 5 Statistische Daten Stadt Ludwigshafen
- 6 Stadt Ludwigshafen (2006). Entwicklungskonzept Innenstadt 2006, Analysekarte Teilplan 2c.
- 7 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.
- 8 ebd.
- 9 GAG Ludwigshafen (o. D.). Bismarckstraße. Online: <https://www.gag-ludwigshafen.de/unternehmen/allgemeine-projekte/neubauprojekte/bismarckstrasse/>
- 10 Stadt Ludwigshafen (2021). Mietspiegel 2021. Ludwigshafen am Rhein. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 2/2021.
- 11 Dellmann, Melanie (2019). Mietpreise in Deutschland: Wohnen bleibt auch 2019 teuer. Online: <https://www.zinstand.de/blog/immobilienmarkt/mietpreise-deutschland/>
- 12 Immobilienscout GmbH (2021). Mietspiegel Ludwigshafen am Rhein. <https://www.wohnungsboerse.net/mietspiegel-Ludwigshafen-am-Rhein/6433>
- 13 Stadt Ludwigshafen (2002). Stadtteilentwicklungsplanung Mitte und Süd. Stadtteilbereich 2000: Soziales und Wohnen. In: Berichte zur Stadtentwicklung. Heft B1/2002.

2.7 Gewerbe, Handel und Versorgung

Gewerbe, Handel und Versorgung

- Lebensmittelgeschäfte ●
- Discounter 🛒
- Einzugradius 500 Meter (Lebensmittel) ◻
- kleinteiliger Einzelhandel, non-food 🎯
- Gastronomie/Imbiss 🍴
- Einkaufszentren
sonstiges Gewerbe
- gewerblicher Leerstand im Erdgeschoss
(Stand April 2021) ◻



„Ludwigshafen ist eben nicht eine alte Stadt, die groß wurde durch die Industrie, sondern es gab überhaupt keine Stadt und ohne Handel und Industrie wäre sie auch nicht entstanden.“¹

Charakteristisch für die Innenstadt Ludwigshafens ist das dichte Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Das produzierende und verarbeitende Gewerbe spielt seit der Stadtgründung eine wichtige Rolle als Arbeitgeber für die Stadt und die Bewohner*innen. In der Innenstadt selbst sind jedoch Einzelhandel und Dienstleistungen die dominierenden Sektoren, die für Ludwigshafen in seiner Position als eines von drei Oberzentren der Metropolregion Rhein-Neckar von großer Bedeutung sind. Durch den generellen Strukturwandel des Handels, der qualitativen Veränderung im Angebot der Geschäfte in den traditionellen Einkaufsstraßen, der bestehenden Unternutzung der Walzmühle und den anstehenden Abriss des Rathaus-Centers steht dieser jedoch vor einer großen Herausforderung. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der lokalen Ökonomie ist die Sicherstellung der Nahversorgung durch wohnortnahe Einzelhandelsangebote. Quantitativ ist hier zwar eine gute Ausstattung vorhanden, hinsichtlich ihrer Qualität und der fußläufigen Erreichbarkeit ist die Nahversorgung jedoch nicht durchgehend als gut zu bezeichnen. Erschwerend kommt hinzu, dass durch den Abbruch des Rathaus-Centers auch ein größerer Lebensmittelmarkt den Standort verlassen hat. Nun bestehen jedoch Planungen, diesen in der Bürgermeister-Grünzweig-Straße anzusiedeln.

Traditioneller Industrie- und Arbeitsstandort

Die Stadtgeschichte Ludwigshafens ist seit der Gründung von Industrie und Handel geprägt – diese sind nicht nur die Ursachen für das rasche Wachstum der ehemaligen Rheinschanze, sondern die maßgeblichen Gründe für die ersten Ansiedlungen. Die Bedeutung dieser Wirtschaftszweige ist bis heute ungebrochen. Gewerblich und industriell genutzte Flächen machen fast ein Fünftel des Stadtgebiets aus. Besondere Bedeutung kommt hierbei dem verarbeitenden Gewerbe zu, welches einen großen Wirtschaftsfaktor der Stadt darstellt. Am bekanntesten ist hierbei sicher die BASF SE, welche auf einer Fläche von zehn Quadratkilometern das weltweit größte Chemiewerk in Ludwigshafen betreibt und mit 39.000 von rund 110.000 Beschäftigten in Ludwigshafen bis heute der größte Arbeitgeber der Stadt ist. Doch auch weitere Betriebe wie Isolite

und Isover (Dämmung), AbbVie (Pharma) oder Vögele (Baumaschinenhandel) haben ihren Standort in Ludwigshafen. Im Jahr 2019 gab es insgesamt 37 Betriebe im verarbeitenden Gewerbe, wovon die meisten wiederum der chemischen Industrie (11) oder dem Bergbau/Sonstige verarbeitende Betriebe (20) angehörten. Gemeinsam stellten sie 46 Prozent der Arbeitsplätze für die Erwerbstätigen der Stadt Ludwigshafen, der gesamte Sektor konnte im Jahr 2018 über 7.600 Mio. Euro Bruttowertschöpfung verzeichnen, was rund 55 Prozent des Bruttoinlandsproduktes dieses Jahres ausmachte. Auch für die Metropolregion Rhein-Neckar zeichnet sich Ludwigshafen somit als wirtschaftliches Zentrum mit sehr hoher Arbeitsplatzdichte aus, wie sich an dem hohen Pendler*innenüberschuss ablesen lässt: 2019 standen 35.225 Auspendler*innen 72.300 Einpendler*innen gegenüber. Mit insgesamt 104.883 versicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2019 war die Stadt Ludwigshafen der zweitgrößte Arbeitgeber der Metropolregion. Die Ludwigshafener selbst profitieren davon in geringerem Ausmaß: So liegt das durchschnittlich verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner im Jahr 2019 bei 19.842 Euro, und damit deutlich unter dem deutschen Durchschnitt von 22.899 Euro.²

Einzelhandel- und Dienstleistungsstandort

In der Innenstadt sind aufgrund des dicht gedrängten baulichen Nebeneinanders vornehmlich kleinere gewerbliche Betriebe angesiedelt, deren Fokus primär auf Einzelhandel und Dienstleistung liegt. Die Innenstadt spielt als Zentrum zudem die Hauptrolle hinsichtlich Ludwigshafens Status als Oberzentrum in Rheinland-Pfalz und der Metropolregion Rhein-Neckar. So bestanden im Stadtteil Mitte im Jahr 2020 insgesamt 261 Geschäfte, das entspricht etwa einem Drittel aller Einzelhandelsbetriebe der Stadt. Davon stammten 56 aus dem Bereich Nahrungs- und Genussmittel, 62 waren auf Bekleidung/Schuhe/Lederwaren spezialisiert, 17 waren Kioske bzw. Tankstellenmärkte, 19 boten Hausartikel und Wohnbedarf an, 25 verkauften techn. Erzeugnisse bzw. Musikinstrumente, sechs boten Papier/Büromaschinen/Druckerzeugnisse feil, zwölf waren Läden für kosmetische Erzeugnisse und med. Artikel und 64 fielen in die Kategorie Sonstiges (Baumarkt, Foto, Schmuck, Blumen).³ Dies lässt zwar zunächst auf ein breites Angebot an kurz-, mittel- und langfristigen Gütern schließen, doch macht ein Blick auf die Zahlen aus dem Jahr 2010 einen Verlust an Betrieben deutlich. Zu der Zeit gab es noch 355 Einzelhandelsbetriebe. Der stärkste Rückgang ist mit über 30 Betrieben im Bereich Bekleidung/Schuhe/

Lederwaren zu verzeichnen, weitere 20 Schließungen gab es im Segment Foto, Schmuck und Blumen. Die Einzelhandelsfläche pro 1.000 Einwohner*innen lag im Stadtteil Mitte 2020 bei 4.466 Quadratmetern und damit 471 Quadratmeter unter dem Vorjahreswert und 2.822 Quadratmeter unter dem Wert aus dem Jahr 2010, als es zudem über 1.000 Einwohner*innen weniger gab.⁴

Bedeutungsverlust der klassischen Einkaufsstraßen

Bereits seit den 1990er Jahren sieht sich die Innenstadt als Einzelhandelsstandort mit besonderen Herausforderungen konfrontiert, da die Kaufkraftbilanz für ein Oberzentrum nicht zufriedenstellend ist. Der einzelhandelsrelevante Kaufkraftindex lag laut der IHK Pfalz im Jahr 2020 bei 92,4 (2019: 92,7) und somit deutlich unter dem deutschlandweiten Referenzwert von 100. Im Vergleich zum Jahr 2010, indem der Index bei 97,2 lag, lässt sich zudem auch ein faktischer Kaufkraftverlust konstatieren.⁵ Diese Entwicklungen gehen mit dem Bedeutungsverlust der klassischen Einkaufsstraßen Bismarckstraße und Ludwigstraße einher. Diese spannten sich lange Zeit als Haupteinkaufsstruktur zwischen dem Rathaus-Center als „Nordpol“ sowie der Walzmühle und dem Berliner Platz als „Südpol“ auf. Das Passant*innenaufkommen hat sich hier in den vergangenen 40 Jahren zum Teil mehr als halbiert.⁶ Gründe hierfür sind auf der einen Seite im generellen Strukturwandel des Handels und Investitionsentscheidungen zugunsten von Standorten außerhalb der zentralen Lagen zu sehen, wie sie sich aktuell in vielen deutschen Innenstädten als Herausforderung finden lassen. Der Wegzug höherwertiger Läden setzte eine Abwärtsspirale in Gang, welche die strukturellen Probleme der Innenstadt und des zunehmend minderwertigen Angebots weiter verstärkte. Während das Rathaus-Center sich bis zu seiner Schließung am 31. Dezember 2021 über lange Zeit als starker Einzelhandelsschwerpunkt behaupten konnte, erfüllte die 1998 eröffnete Walzmühle am „Südpol“ nicht die an sie gestellten Erwartungen und ist heute bis auf wenige Niedrigpreissortimenter und das Kino im Obergeschoss größtenteils leerstehend. Bereits im Entwicklungskonzept Innenstadt 2006 wurden erste „Trading-Down“-Tendenzen insbesondere rund um diesen südlichen Bereich beschrieben, die sich in den vergangenen 15 Jahren auf beide Einkaufsstraßen ausgebreitet haben. Bereits die (Wiederer-)Öffnung der Ludwigstraße für den Kfz-Verkehr im Jahr 2001 trug zu einem verringerten Passantenaufkommen zumindest im südlichen Teil der Einkaufsstraße bei.⁷ Durch die Schließung der SportScheck Filiale kurz nach der

Jahrtausendwende, des Kaufhofs in der Bismarckstraße im Jahr 2010 und den Abriss der „Tortenschachtel“ am Berliner Platz fünf Jahre später gingen zudem wichtige Einkaufsmagneten verloren. Zusätzlich verschärft wurde die Situation durch die Eröffnung der Rhein-Galerie im Jahr 2010, welche den Fokus des Handels an den Rhein legte. Abziehende höherwertige Läden werden häufig mit Geschäften geringerer Qualität neu besetzt, sodass die ehemaligen Flaniermeilen weiter an Attraktivität für potenzielle Neuansiedlungen verloren. Um den so in Gang gesetzten Teufelskreis zu durchbrechen, wurden bereits im Rahmen des Stadtumbaus Maßnahmen zur Attraktivierung umgesetzt. Ein Beleuchtungskonzept wurde entworfen und neue Lampen installiert, die Stadtmöblierung wurde ausgetauscht, Spielpunkte installiert und der jeweils südliche Teil des Berliner Platzes und der Kaiser-Wilhelm-Straße wurden umgebaut. Die Bahnhofstraße wurde im Abschnitt zwischen Bismarck- und Zollhofstraße umgestaltet, ebenso wie die Zollhofstraße selbst und der südliche Bereich der Bismarckstraße. Zudem wurden weit über 20 private Gebäude im Bereich der Einkaufsstraßen saniert und modernisiert. Das Image als Einkaufsstadt sowie die Atmosphäre in der Fußgängerzone Bismarckstraße ist dennoch weiterhin stark beeinträchtigt. Als zusätzliche Herausforderung steht nun der Abriss des Rathaus-Centers an. Die darin bis vor kurzem verbliebenen Betriebe haben ihre Geschäfte Ende 2021 geräumt. Doch die Umsiedlung gestaltete sich schwierig. Vielen Inhaber*innen missfiel das Umfeld in der Bismarckstraße. Die Mehrheit der Geschäfte konnte schließlich in der Ludwigstraße angesiedelt werden, nur ein kleiner Teil zog in die Rheingalerie. Betrachtet man die generelle Entwicklung des (Online-)Handels, die Magnetwirkung der Rhein-Galerie und die Kaufkraftentwicklung der Innenstadtbevölkerung, ist es angezeigt, zukünftig auch andere Nutzungskonzepte stärker in den Fokus zu rücken.

Angebotsschwächen im stationären Einzelhandel

Geht man heute durch die ehemaligen Einkaufsstraßen, so wird eine Diskrepanz zwischen punktuellen spezialisierten Fachgeschäften auf der einen Seite und einer Fülle an Billiganbietern, Friseuren oder Barber Shops auf der anderen Seite deutlich. Ein Blick auf die Entwicklung der Qualitätsstufen bestätigt diesen Eindruck. So war im Fachhandel im Zeitraum von 2007 bis 2019 ein Anstieg im Niedrigpreissortiment zu verzeichnen, während wenig Veränderung in der mittleren Qualität und ein deutlicher Rückgang im Bereich der Markenware erfolgt ist. Bei Bekleidungs- und Schuhgeschäften ist der Anteil im

Niedrigpreissegment ab 2007 gesunken, wohingegen ein Anstieg in der mittleren Qualität und im Bereich der Markenware zu verzeichnen war. Die Zunahme in diesen Segmenten lässt sich mit der Eröffnung der Rhein-Galerie erklären, in welcher zahlreiche Geschäfte im mittleren und Markensortiment zu finden sind und somit zu dem Rückgang an kleineren Läden insb. im Niedrigpreissortiment in den Einkaufsstraßen geführt hat.⁸

Mangelnde Vielfalt bei gastronomischen Angeboten

Das gastronomische Angebot in der Innenstadt ist in qualitativer wie in quantitativer Hinsicht als eingeschränkt zu bewerten. Dies spiegelt sich auch in der im Rahmen der VU im Juni 2021 durchgeführten Bürger*innenbefragung wider: Die mangelnde Angebotsvielfalt ist eine der am häufigsten genannten Schwächen der Innenstadt. Zwar gibt es zahlreiche Imbisse und To-Go-Angebote, im Hinblick auf attraktive Cafés, Kneipen, gehobener Gastronomie und Restaurants mit Außenbewirtung sind jedoch deutliche Defizite zu verzeichnen. Erlebnisgastronomie oder Angebote entlang der Wasserkante sind kaum vorhanden. Insbesondere in den Abendstunden stehen Besucher*innen wie Bewohner*innen wenig Alternativen zu Shisha-Bars und Fast-Food zur Verfügung. Zusätzliche Auswirkungen durch die langen Schließzeiten während der COVID-19-Pandemie sind aktuell noch nicht abzuschätzen. Im Entwicklungskonzept Innenstadt 2006 wurde die Zielsetzung einer Bündelung gastronomischer Einrichtungen in räumlich abgegrenzten Bereichen formuliert. Im Zuge des Stadtumbaus und des Umbaus der Bahnhofstraße erhielten die dort ansässigen Gastronomie-Betriebe Bereiche für Außenbestuhlung. Eine solche Entwicklung dieses Bereichs mit dem Fokus auf die Gastronomie ist nach wie vor erstrebenswert. Ein weiterführendes gastronomisches Konzept mit einer Bandbreite unterschiedlicher Angebote und einer hohen Aufenthalts- und Erlebnisqualität könnte künftig eine innerstädtische Aufwertung nachhaltig unterstützen.

Gewerblicher Leerstand als Folge des Strukturwandels

Die Betrachtung der gewerblichen Leerstände im Jahr 2020 ergab zwar einen Anstieg der Leerstandsflächen in der Innenstadt im Vergleich zum Vorjahr um ca. 7.300 Quadratmeter und damit von 16,7 Prozent auf fast 26 Prozent, dies ist jedoch vorrangig in der Entmietung im Rathaus-Center und Umbauten in der Rhein-Galerie begründet und spiegelt nicht die Situation vor Ort wieder. Der gesamtstädtische Vergleichswert beläuft sich auf 14,2 Prozent und ist damit im gleichen Zeitraum ebenfalls

um 3,6 Prozentpunkte gestiegen.⁹ Ortsbegehungen belegen jedoch, dass kaum Leerstände vorhanden sind und die eigentliche Problematik die Qualität der angesiedelten Läden darstellt.

Gute Abdeckung bei der Nahversorgung

Im Bereich der Nahversorgung stehen den Bewohner*innen der Innenstadt drei Discounter im Bereich der City zur Verfügung. Einen Vollsortimenter gibt es seit der Schließung der Rewe-Filiale im Rathaus-Center nicht mehr. Ergänzt wird das Angebot durch zahlreiche inhabergeführte Lebensmittelgeschäfte mit einem Fokus auf arabische oder asiatische Produkte. Auch hier liegt die Konzentration mehrheitlich östlich der Heinigstraße in Richtung City. Zusätzlich wird das Angebot des täglichen Bedarfs von 19 Bäckereien, drei Metzgereien, neun Apotheken und fünf Drogerien ergänzt (Stand Ende 2020). Neben dem geschäftsbasierten Handel gibt es zudem einen dreimal wöchentlich stattfindenden Markt auf dem Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz. Grundsätzlich lässt sich somit eine gute Grundversorgung mit kurzfristigen Gütern konstatieren. Die Breite des Angebots ist ausbaufähig, insbesondere im Bereich der Biomärkte und Vollsortimenter. Auch die Abdeckung stellt sich gut dar. Lediglich im Westend sind einige Bereiche bei einem fußläufigen Einzugsradius von 500 m nicht abgedeckt. Allerdings ist in diesen nur ein geringer Anteil an Wohnbevölkerung vorhanden, zudem liegen sie in Teilen im Einzugsbereich von Geschäften im benachbarten Stadtteil Süd (Knollstraße). Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass durch den Abriss des Rathaus-Centers Versorgungslücken in dessen Umfeld im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets zu erwarten sind.

Fazit

Der Gründungsmotor Industrie und Handel spielt auch heute noch eine wichtige Rolle für und in Ludwigshafen. In der Innenstadt liegt der Fokus aufgrund der dichten Bebauung vor allem auf dem Einzelhandel und dem Dienstleistungssektor. Der allgemeine Trend des wirtschaftlichen Strukturwandels hat hier jedoch besondere Auswirkungen auf die bestehenden Strukturen. Zahlreiche inhabergeführte Geschäfte wurden aufgegeben, wodurch die ehemaligen Einkaufsstraßen zunehmend von Billiganbietern und Dienstleistungseinrichtungen geprägt sind und kein Einkaufserlebnis mehr bieten. Dem Anspruch an ein Oberzentrum wird die Ludwigshafener Innenstadt somit weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht gerecht. Zwar ist die Nahversorgung

für die Bewohner*innen als gut zu bewerten, auch wenn hier einige Defizite im Angebot und der Abdeckung im Bereich Westend zu konstatieren sind, doch in den Bereichen der Gastronomie und des mittel- und höherwertigen Einzelhandels fehlt es an Substanz für eine über lokale Dimension hinausreichende Magnetwirkung. Vor dem Hintergrund des generellen Wandels des Handels ist eine künftige Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften kritisch zu betrachten. Es gilt, im Falle eines Leerstandes neue Nutzungskonzepte zu kreieren, um die Innenstadt zu revitalisieren. Ein breites Nutzungsspektrum für die gewerblichen Einheiten in den Erdgeschossen, eine Konzentration des Einzelhandels, eine Aufwertung des gastronomischen Angebots in qualitativer wie quantitativer Hinsicht können hier sinnvolle Schritte sein. Ein Innenstadtmanagement kann hier wichtige Impulse setzen und verschiedene Akteur*innen, Bedarfe und Angebote zusammenbringen. Wie sich beim bereichsübergreifenden Fachstellentermin gezeigt hat, ist die Nachfrage nach Räumlichkeiten in der City groß. Insbesondere soziale Träger sind zum Teil händierend auf der Suche. Doch auch Nutzungen aus der Kultur- und Kreativwirtschaft können Ladengeschäfte beleben und durch den Bezug der Erdgeschossläden zum öffentlichen Raum eine atmosphärische, soziale und wirtschaftliche Aufwertung mit sich bringen.

Arbeitsstand

Endnoten

- 1 Mörz, Dr. Stefan [o. D.]. Stadt am Rhein. Stadtgeschichte. Online: <https://www.ludwigshafen.de/lebenswert/stadt-am-rhein/stadtgeschichte>
- 2 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.
- 3 Statistische Daten Stadt Ludwigshafen
- 4 ebd.
- 5 IHK Pfalz (2021). MB-Research Marktdaten im IHK-Bezirk, Rheinland-Pfalz, Deutschland, 2021. Online: <https://www.pfalz.ihk24.de/blueprint/servlet/resource/blob/2378446/936f9fe1662bafa121cddb363e371750/eh-kaufkraft-staedte-kreise-yellow-z-mahl-gebhard-konzepte-Buro-Happold>

gemeinden-data.pdf

- 6 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.
- 7 Stadt Ludwigshafen (2001). Öffnung der Ludwigstraße. In: Berichte zur Stadtentwicklung. Heft B6/2001.
- 8 Stadt Ludwigshafen (2020). Statistisches Jahrbuch 2020. In: Schriftenreihe: Informationen zur Stadtentwicklung. Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte. Heft 4/2020.
- 9 Statistische Daten Stadt Ludwigshafen



2.8 Grün- und Freiräume

Im Vergleich der 50 einwohnerstärksten Städte Deutschlands im Hinblick auf ihren Versiegelungsgrad belegt die Stadt Ludwigshafen mit 42,3 Prozent, hinter München, Oberhausen und Hannover, Platz vier. Dies ergab eine Analyse, die Ende 2018 im Auftrag des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) durchgeführt wurde. Nicht zuletzt die Pandemie macht deutlich, dass Freiräume und vor allem Grünflächen im Wesentlichen zur Aufenthaltsqualität einer Stadt beitragen. Ist mehr Grün also der Schlüssel für eine lebenswertere Ludwigshafener Innenstadt? Die folgenden Absätze widmen sich der faktischen Grünflächenversorgung, einem Meinungsbild der Bürger*innen zu den Freiräumen in der Innenstadt, der Betrachtung von Freiraumverbunden im Stadtgebiet, dem öffentlichen Raum der Innenstadt sowie ihrer Innenhöfe und Passagen. Gleichzeitig werden Potenziale aufgezeigt, die sich aus der vorhandenen Freiraumstruktur ergeben und damit die Innenstadt Ludwigshafens als Wohnstandort attraktiver gestalten können.

Grünflächenversorgung im Vergleich

Die Betrachtung der Grün- und Freiräume auf gesamtstädtischer und innerstädtischer Ebene weist eine starke Diskrepanz auf. Gesamtstädtisch betrachtet waren im Jahr 2019 22,1 Prozent der städtischen Flächen als Grünflächen (siedlungsbezogene, Gehölzflächen, Wälder, Krautbestände, Wiesen und Obstland) deklariert. Verglichen mit dem Bereich der Innenstadt ist das Verhältnis zwischen Siedlungsfläche und Grünflächen noch unausgeglichener. Hier nehmen Grünflächen nur einen Anteil von rund acht Prozent im Vergleich zur Siedlungsfläche ein (Harperscheid, 1. September 2021). Im Untersuchungsgebiet des ISEKs liegen sechs nachbarschaftliche Grünflächen, die Erreichbarkeitsversorgung ist zwar gut, unabhängig von der Ausstattung. Allerdings sind die Grünanlagen klein und teilweise gut, teilweise mäßig ausgestattet. Geht man von einer durchschnittlichen Versorgung von sechs Quadratmetern öffentlichen Grünflächen pro Einwohner aus, fehlen im Stadtteil Mitte insgesamt rund neun Hektar nachbarschafts- bzw. wohngebietsbezogenes Grün. Stadtteilbezogene größere Erholungsflächen fehlen in Mitte ganz, die nächstgelegenen sind der Friedenspark im Stadtteil Nord-Hemshof und der Stadtpark in Süd. Während die Grünflächenversorgung in der Gesamtstadt als gut zu bewerten ist, ist sie in der Innenstadt verglichen mit der Gesamtstadt unterdurchschnittlich. Es gibt kaum erholungsrelevante Grün- und Freiräume. Biotope und

Schutzgebiete liegen im Untersuchungsgebiet keine.

Spielplatzangebot und Spielflächenversorgung

Die Stadt Ludwigshafen unterhielt Ende 2020 gesamtstädtisch 216 Kinderspiel- und Bolzplätze für alle Alterskategorien, davon befinden sich zwölf Spielplätze im Untersuchungsgebiet. Um herauszufinden, wie der bauliche Handlungsbedarf für die Spielplätze in den kommenden Jahren ist, wurde der Bestand im Jahr 2020 anhand seines allgemeinen Zustandes und im Hinblick auf die Verkehrssicherung beurteilt. Einer der zwölf Spielplätze wurde als mangelhaft (5) bewertet, einer als ausreichend (4), drei als befriedigend (3), einer als gut (2) und sechs als sehr gut (1). Zur Beurteilung der Spielflächenversorgung wurde im Jahr 2019 der Bedarf sowie die tatsächliche Versorgung an Spielflächen für Kleinkinder (unter sechs Jahren), Schulkinder (6 bis 12 Jahre) und Jugendliche (12 bis 18 Jahre) gegenübergestellt. Bei der Bedarfsermittlung wurden 7,8 Quadratmeter Spielfläche pro Kind für Kleinkinder und 8,9 Quadratmeter Spielfläche pro Kind für Schulkinder und Jugendliche gemäß der Deutschen Olympischen Gesellschaft zu Grunde gelegt. Überlagert wurde der Flächenbedarf mit der Erreichbarkeit der Spielplätze je nach Altersgruppe. Hierbei wurde ein Einzugsbereich von 750 m für die Jugendlichen, 300 m für die Schulkinder und 100 m für Kleinkinder als angemessene Distanz zum Erreichen des Spielplatzes angenommen. Das Ergebnis der Berechnung besagt, dass gesamtstädtisch mit 96 Prozent der Jugendlichen und 79 Prozent der Schulkinder ein großer Anteil der Altersgruppen erreichbar versorgt ist. (mind. ein Spielplatz in zumutbarer Entfernung), wohingegen dies nur auf 22 Prozent der Kleinkinder zutrifft. Die Erreichbarkeit der Spielplätze im Untersuchungsgebiet ist durch die gute räumliche Verteilung als gut zu bewerten. Besonders defizitär stellt sich hingegen die Spielflächenversorgung für alle Altersgruppen in den verdichteten Innenstadtbereichen mit einem hohen Bevölkerungsanteil von Kindern und Jugendlichen und damit auch im Untersuchungsgebiet dar. Verstärkt wurde die mangelnde Versorgung durch Bautätigkeiten, durch die in den vergangenen Jahren Spielflächen verloren gingen. Insgesamt fehlten im Stadtteil Mitte im Oktober 2019 rund 12.000 Quadratmeter Nettospielfläche für alle Altersgruppen.



Bestätigung des Mangels an Grün- und Spielflächen im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Den vorherrschenden Mangel an Grünflächen beklagt auch ein Großteil der Bürger*innen, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung im Juni 2021 befragt wurden. Nur eine befragte Person ist mit den öffentlichen Frei- und Grünflächen sowie Spielplätzen im Untersuchungsgebiet sehr zufrieden, 40 Personen sind damit zufrieden. Den Zufriedenen gegenüber stehen mit 115 Befragten mehr als doppelt so viele Unzufriedene. Auf die Frage „Was fehlt Ihnen?“ antworteten 55 Personen Grünflächen und 21 Personen Spielplätze. Besonders bemängelt wurde außerdem die Sauberkeit der Freiflächen.

Bestehende und fehlende Freiraumverbunde

Mit der Konversion des ehemaligen Zollhofhafens und dem damit verbundenen Bau der Rheingalerie sowie des Rheinufer Süds wuchs die Innenstadt Ludwigshafens zumindest in Bezug auf die Nutzung näher an den Rhein. Zugleich wurde der Freiraumverbund zwischen der Parkinsel in der südlichen Innenstadt und dem Stadtteil Mitte bis zur Rheingalerie fortgeführt. Während im Entwicklungskonzept von 2006 (Strategiepapier) der Rhein als Ankerpunkt für zahlreiche Nutzungen gesehen wurde, ist es bisher nicht gelungen, die Querung der Rheinuferstraße attraktiv zu gestalten. Sie tritt nach wie vor als Barriere in Erscheinung, die die Nähe zum Rhein und die damit verbundene Naherholungsqualität schwächt. Es bedarf besserer Übergangsmöglichkeiten der Rheinuferstraße, mindestens im Bereich der Bahnhofstraße und der Kaiser-Wilhelm-Straße, um die Rheinpromenade als attraktiven Freiraumverbund und Erholungsraum für die Bewohner*innen der Stadt zu qualifizieren.

Durch den Abriss der Hochstraße Nord und den Neubau einer Stadtstraße an dieser Stelle ergibt sich nun das Potenzial, die Rheinpromenade nach Norden hin zu erweitern und ein zusätzliches Freiraumangebot für die Bewohner*innen der Stadt in direkter Nähe zum Stadtteil Hemshof zu schaffen. Gleichzeitig bietet die Stadtstraße weitere Chancen im Hinblick auf Freiraumverbunde. Der Friedenspark als Endpunkt der westlichen Freiraumabfolge (Marienpark-Ebertpark-Friedenspark) mündet derzeit in der viel befahrenen Straßenkreuzung Sumgaitallee – Haveringallee. Durch einen Ausbau der Stadtstraße als Grün-Achse kann es gelingen, den Freiraumverbund bis an den Rhein fortzuführen. Mit der Entwicklung des Rheinufer Nord könnte seine besondere Qualität künftig darin bestehen, Dreh- und Angelpunkt für die großen zusammenhängenden Freiräume der

Innenstadt zu sein.

Zudem wird der bestehende Straßenraum nördlich des Rathauses als Trennung der Stadtteile Hemshof im Norden und dem Stadtteil Mitte im Süden wahrgenommen, deren wichtigstes Verbindungsglied das Rathauscenter darstellt, das diese Funktion nach Abriss nicht mehr erfüllen kann. Neue, attraktive Querungen der Stadtstraße können die wahrnehmbare Trennung mindern. Konzepte zur Ausgestaltung der Grünachse zwischen Friedenspark und Rhein wurden im Rahmen der Entwicklung der City West bereits von drei Landschaftsarchitekturbüros entwickelt. Dem Büro GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten aus Kassel gelang es letztendlich, mit ihrem Entwurf zu überzeugen. Die Idee des Büros ist es, die neue Stadtstraße als großzügigen Raum für Fußgänger und Radfahrer mit doppelreihigen Alleen und einer zusätzlichen Baumreihe im Mittelstreifen der Straße zu gestalten. Im Bereich wichtiger Querungen und Plätze werden die Baumreihen unterbrochen, um räumliche Bezüge und Blickbeziehungen herzustellen, die angrenzenden Plätze in Szene zu setzen und zu einer Verzahnung der Stadtteile Hemshof und Mitte beizutragen. Für das brachliegende Rheinufer Nord schlagen die Planer von GTL einen neuen Rheinuferpark vor, der den Hemshof an den Rhein bringen soll. Die Idee einer Gliederung des Parks durch bandartige terrassierte Kiesflächen und die Fortsetzung der Baumpflanzungen entlang der Promenade entstand in Anlehnung an die ursprüngliche Flussschlingen und Kiesanlandungen und Galeriewäldern.

Öffentlicher Raum - Mangel an Orientierungspunkten und Plätzen mit Aufenthaltsqualität im Stadtraster

Ein orthogonales Raster aus Blockrandbebauungen mit großen versiegelten Innenhöfen charakterisiert das architektonische Bild der Ludwigshafener Innenstadt. Vereinzelt treten dabei im öffentlichen Raum städtebauliche Bezugspunkte und Blickbeziehungen auf, die Orientierung bieten. Ein Beispiel ist der freistehende Turm der Lutherkirche, der von der Fußgängerzone der Bismarckstraße aus zu sehen ist. Im Allgemeinen jedoch mangelt es der sehr homogenen Rasterstruktur an Orientierungs- oder Ankerpunkten. Bereits im Entwicklungskonzept von 2006 wurden Defizite in der Entwicklung räumlicher Sequenzen und damit in der Vernetzung von Einzelräumen und Orientierungspunkten erkannt. Insbesondere im Hinblick auf Grün- und Freiflächen finden sich wenige Freiräume, die die genannte Rasterstruktur aufbrechen und Orientierungspunkte mit Aufenthaltsqualität bieten. Besonders negativ wahrgenommen werden im Hinblick

auf die Aufenthaltsqualität die öffentlichen Plätze Berliner Platz, Rathausplatz sowie Platz der deutschen Einheit. Hier wird eine mangelnde oder fehlende Begrünung genannt. (s. Kartendialog und Bürgerbefragung) Wie viele der Befragten sich eine stärkere Begrünung des Berliner Platzes wünschen, wird anhand der Frage, an welchen Orten die Befragten in der Innenstadt einen Baum pflanzen würden, wenn sie die Möglichkeit hätten, deutlich. Dafür stehen ihnen drei virtuelle Bäume zur Verfügung. Bei allen drei Bäumen wird der Berliner Platz mit Abstand an erster Stelle genannt. (Baum 1: 66 Nennungen, Baum 2: 37 Nennungen, Baum 3: 26 Nennungen)¹. Nur vereinzelt finden sich in der Innenstadtstruktur Plätze, die sich durch ihre Aufenthaltsqualität hervorheben. Positiv bewertet werden in diesem Kontext insbesondere der Ludwigsplatz und der Lutherplatz. (s. Kartendialog und Auswertung der Bürgerbeteiligung)

Innenhöfe und Passagen

Angesichts des hohen Wohnanteils in der Innenstadt, ist der Anteil an öffentlichen Grünflächen deutlich zu niedrig. Sichtbar wird dies vor allem im direkten Wohnumfeld. Derzeit präsentieren sich die Innenhöfe der Blockrandbebauungen rund um die Bismarckstraße als graue Wüsten ohne Aufenthaltsqualität. Die Wohnqualität ist zudem durch den Blick in die versiegelten Innenhöfe mit ihren Parkplätzen, Müllsammelplätzen und vereinzelt Gewerbeansiedlungen stark gemindert. Um als innerstädtischer Wohnstandort attraktiv zu sein, besteht erheblicher Handlungsbedarf im Bereich Entsiegelung und Begrünung der Innenhöfe. Positivbeispiele, wie die Begrünung von Innenhöfen zur Steigerung der Wohnqualität beiträgt, finden sich im Bereich der von der GAG sanierten Wohnblöcke im Westendviertel. Eine mit den Innenhöfen einhergehende Charakteristik der Innenstadt sind die zahlreichen Passagen, die den öffentlichen Straßenraum mit den Innenhöfen verbinden und die Möglichkeit kurzer Querungen der groß dimensionierten Blockrandbebauungen bieten (z.B. Bürgerhof, Paulanerpassage). Diese sind im Straßenraum nur schwer wahrnehmbar und stellen eher Angsträume als attraktive Wegeverbindungen dar. Zugleich können die Passagen aber auch einen wertvollen Beitrag für ein attraktives innerstädtisches Freiraumnetz leisten, das neben übergeordneten Wegeverbindungen wie der Fußgängerzone oder der Hauptstraßen auch aus untergeordneten Wegeverbindungen besteht.

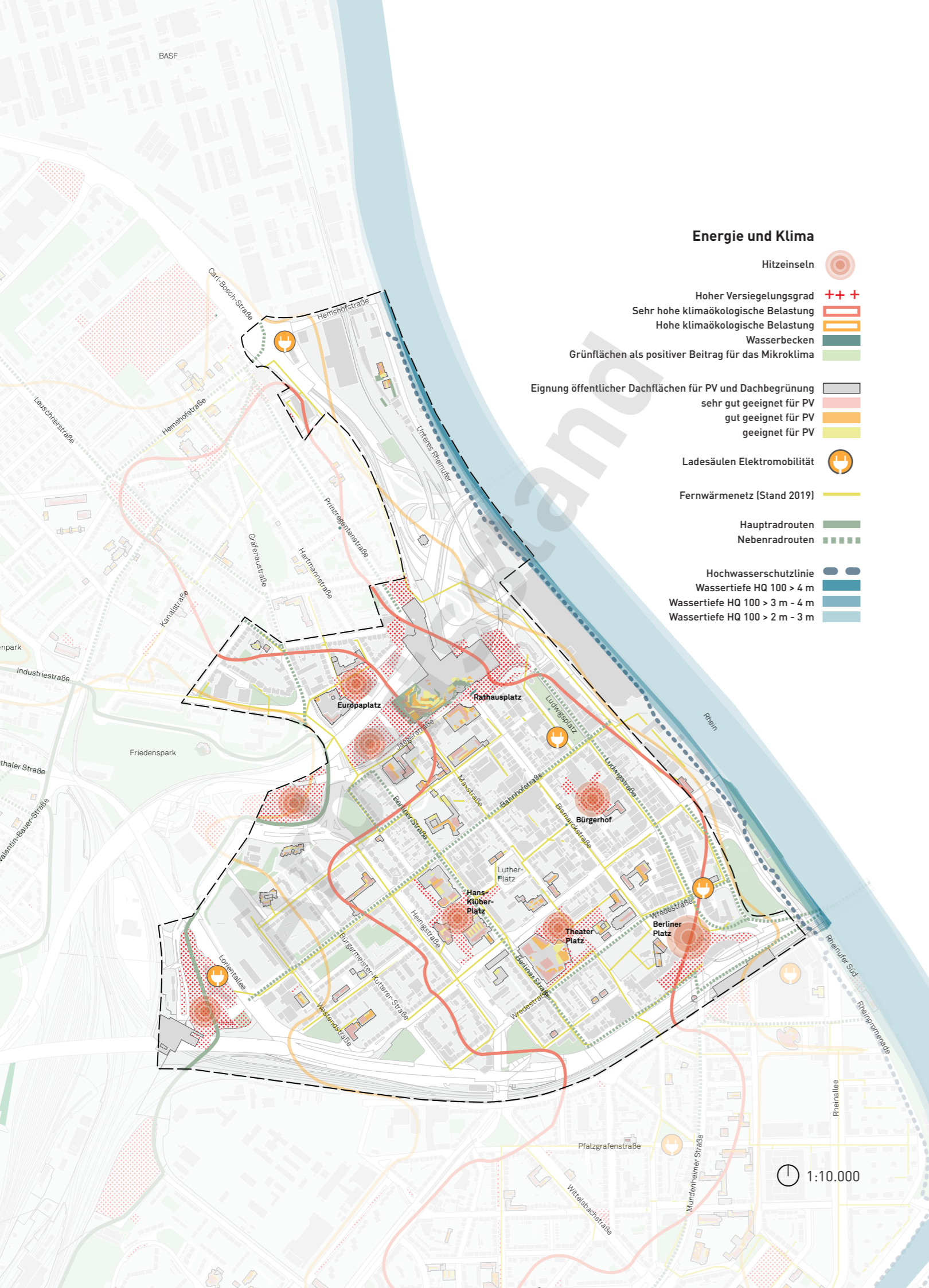
Fazit

Der Anteil an Grün- und Freiräumen ist in der Ludwigshafener Innenstadt defizitär, gleichzeitig sind die Flächen wenig attraktiv. Nur vereinzelt treten im Stadtraster Plätze und Grünflächen in Erscheinung, die von den Bewohnern gerne besucht werden. Großes Potenzial zur Erhöhung des Grünanteils und damit zur Steigerung der Lebensqualität in Verbindung mit positiven klimatischen Effekten, liegt im Umbau der Hochstraße zu einer Stadtstraße und der damit einhergehenden Chance, Freiraumverbunde wie die Rheinpromenade nach Norden und den Friedenspark zum Rhein hin fortzuführen. Ein besonderes Augenmerk in der Aufwertung der Freiräume sollte außerdem auf der Begrünung der großflächigen Innenhöfe im direkten Wohnumfeld und der versiegelten Stadtplätze wie z.B. des Berliner Platzes liegen. Die Grundstruktur der Stadt bietet viele Möglichkeiten für die Schaffung eines attraktiven Freiraumnetzes, in dem Straßenbäume und Begleitgrün Beziehungen zwischen bestehenden Plätzen stärken und Richtungen vorgeben. Auch im Hinblick auf das Spielplatzangebot und die Spielflächenversorgung für alle Altersgruppen bestehen Defizite in den verdichteten Innenstadtbereichen, die es zu beheben gilt, um auch in Zukunft als Wohnstandort für Familien attraktiv zu sein.

Endnoten

1 s. Ergebnisse Bürgerbeteiligung VU

2.9 Energie und Klima



Der geringe Grünanteil in der Innenstadt Ludwigshafens spiegelt sich auch in den schwierigen klimatischen Verhältnissen wieder. Die versiegelten Innenhöfe, die unzureichend begrünten Stadtplätze, die zahlreichen Parkplätze unter den Hochstraßen – all diese Elemente tragen in Kombination mit einer geringen Frischluftzufuhr zu einer Überhitzung der Innenstadt untertags und einer geringen Temperaturabnahme nachts bei. Um dem entgegenzuwirken und die selbst gesteckten Klimaziele zu erreichen, hat die Stadt diverse Klimaschutzkonzepte erstellen lassen, im Rahmen derer konkrete klimaverbessernde Maßnahmen erarbeitet wurden. Welche Ziele und konkrete Maßnahmen formuliert wurden und inwieweit die Umsetzung der Maßnahmen in den Bereichen Bausektor, Energetische Sanierung und Mobilität bereits zu einer Verbesserung der klimatischen Verhältnisse beitragen konnte und wo es noch Handlungsbedarf gibt, wird in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Die folgenden Angaben beruhen, wenn nicht anders vermerkt auf dem Klimaschutzkonzept von 2011, dem Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ von 2013, dem Umweltbericht der Stadt Ludwigshafen von 2019 sowie dem Elektromobilitätskonzept von 2019.

Stadtweite Klimaziele und Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung

Als Klimabündnis-Mitglied hat sich die Stadt Ludwigshafen dazu verpflichtet, kontinuierlich die Treibhausgas-Emissionen zu vermindern. Ziel dabei ist es, die CO₂-Emissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren. Zwischen 1995 und 2008 konnten 14 Prozent der CO₂-Emissionen durch Maßnahmen in der Industrie, der GML Abfallwirtschaftsgesellschaft und der TWL sowie durch energieeffiziente Wohnungsanierungen der GAG und der BASF Wohnen + Bauen im Vergleich eingespart werden. Um die selbst gesteckten Klimaziele auch in Zukunft zu erreichen, wurden von der Stadt Ludwigshafen bereits diverse Klimaschutzkonzepte formuliert. Hierzu zählt das Integrierte Klimaschutzkonzept 2020, das im Jahr 2011 im Auftrag der Stadt vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU) erstellt wurde. Das Ergebnis des Klimaschutzkonzeptes, das in Zusammenarbeit zahlreicher Akteure wie des Klimaschutzbeauftragten der Stadt, den Wohnungsbaugesellschaften und der städtischen Tochtergesellschaften erstellt wurde, sind 55 konkrete Maßnahmen, um CO₂-Emissionen im Stadtgebiet zu senken. Der Maßnahmenkatalog

umfasst sowohl übergreifende Maßnahmen wie die Formulierung der Klimaschutzziele bis 2020 und die Entwicklung einer Klimaschutzstrategie zum Erreichen dieser Ziele, als auch Maßnahmen in konkreten Sektoren wie der privaten Haushalte (z. B. Stromsparen durch Beratung und Förderung, Stadtteilveranstaltungen oder Energiegenossenschaft), dem Bereich Gewerbe, Handel und Dienstleistung (z.B. Stromsparfonds für Gewerbebetriebe, Intelligente Strom- und Wärmezähler etc.) und dem Bereich der Stadtverwaltung (z.B. Energie-Einspar-Contracting 34 Schulen, Energieeffiziente Straßenbeleuchtung, etc.).

Für den Sektor Energieversorgung als zentrales Element zur Einsparung von CO₂-Emissionen wurden weitere Maßnahmen formuliert, wie der Ausbau von Nah- und Fernwärme, der seit einigen Jahren von den TWL forciert wird. Insgesamt sparen die TWL mit der beim Kunden abgesetzten Fernwärme aus dem Müllheizkraftwerk in Kombination mit der gekoppelten Produktion von Strom im Fernheizkraftwerk circa 83.000 Tonnen CO₂ pro Jahr (Stand 2019). Mit 2.300 eingesparten Tonnen CO₂ pro Jahr stellt die Modernisierung der 23.000 Straßenleuchten (Austausch alter Quecksilberhochdrucklampen durch neue Natriumdampflampen, dem Einsatz von Lichtmanagementsystemen und einer effizienteren Spiegel- und Betriebstechnik) eine besonders wirksame Maßnahme dar, die in den kommenden Jahren aufgrund der EU-Gesetzgebung fortgesetzt wird. Dies wird zu einer weiteren jährlichen Reduktion von 2.000 Tonnen CO₂ führen. Außerdem trug die Anbringung von Intelligenen Strom- und Wärmezählern zu einer deutlichen Einsparung von CO₂ auch im Stadtteil Mitte bei.

Darüber hinaus fanden dort die zentralen Klimaveranstaltungen Ludwigshafens statt: so beispielsweise die Klimawochen in den Jahren 2015, 2017 und 2019 oder auch die Nacht der Nachhaltigkeit. Bei Umsetzung der vorgeschlagenen 55 Klimaschutzmaßnahmen sollte bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 2008 eine CO₂-Minderung von 22 Prozent (193.000 Tonnen) erzielt werden. Das Fazit im Jahr 2020 lautete, dass alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit untersucht wurden. 38 Maßnahmen wurden oder werden noch umgesetzt und mehr als 60 Maßnahmen/Aktionen wurden zusätzlich durchgeführt. Die Einsparung der CO₂-Minderung in Prozent und damit die Überprüfung, ob die Klimaschutzziele erreicht werden konnten, muss anhand einer CO₂-Bilanz überprüft werden, die im Rahmen des nächsten Klimaschutzkonzeptes 2032 ermittelt wird.

Klimaschutz im Bausektor - Gesamtstädtisch

Die Stadt Ludwigshafen und die dort ansässigen Wohnungsbauunternehmen BASF SE (BASF Wohnen + Bauen GmbH) und die städtische Tochter GAG zeichnen sich durch ein besonders energieeffizientes Handeln im Bausektor aus. Treiber hierfür sind unter anderem ortsansässige Firmen wie die BASF SE oder Saint Gobain Isover G+H AG, die mit der Entwicklung von innovativer Dämmtechnik einen wertvollen Beitrag für Energieeffizienz im Bausektor leisten. Pilotprojekte der BASF Wohnen + Bauen GmbH sind beispielsweise das europaweit erste 3-Liter-Haus im Bestand, 1-Liter-Häuser oder das Null-Heizkosten-Haus. Im Bereich der energetischen Bestandssanierung sind die Wohnungsbauunternehmen ebenfalls sehr ambitioniert. Durch Maßnahmen wie die Verbesserung der Dämmung, der Austausch von Fenstern oder die Umstellung der Heiztechnik können jährlich allein bei der BASF Wohnen + Bauen GmbH rund 400 Tonnen CO₂ eingespart werden. Vor dem Hintergrund der Modernisierungen in den vergangenen Jahrzehnten ergibt das heute eine Einsparung von insgesamt mehreren Tausend Tonnen im Jahr.

Energetische Sanierungen in der Innenstadt

Mit dem Wilhelm-Hack-Museum und dem Pfalzbau wurden zwei große Kultureinrichtungen der Innenstadt durch innovative Techniken saniert. Ein innerstädtisches Vorzeigeprojekt für eine energieeffiziente Modernisierung ist das Wilhelm-Hack-Museum (preisgekrönt). In Zusammenarbeit mit den TWL wurde das Museum im Rahmen des Stadtumbaus Ludwigshafen Innenstadt bis Ende 2008 umfassend saniert. Bis zu 60 Prozent der bisherigen Energiekosten konnten dabei eingespart werden. Nach der Sanierung konnte sogar ein energetisches Niveau erreicht werden, das 40 Prozent unter den staatlichen Vorschriften der Energieeinsparverordnung für Neubauten liegt, was dem Projekt bereits zwei Preise einbrachte. Darüber hinaus wurde ebenfalls im Rahmen des Stadtumbaus Ludwigshafen Innenstadt der Pfalzbau energetisch saniert, was zu einer Einsparung von 20,5 t CO₂ im Jahr geführt hat. Zur energetischen Sanierung zählten ein neues Wärmedämmverbundsystem, die Erneuerung der Fenster und die Anbringung einer Innendämmung. Weitere öffentliche Gebäude, die bereits energetisch saniert wurden, sind die Stadtbibliothek und das Stadthaus Nord.

Einsatz von regenerativen Energien

Nach der Vorstellung der Bundesregierung sollten bis

2020 mindestens 35 Prozent des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energien stammen. Die Technischen Werke Ludwigshafens (TWL) als Stromversorger der Stadt Ludwigshafens übertrafen dieses Ziel deutlich. Der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten verkauften Strom der TWL liegt bei über 66 Prozent¹. Einen zentralen Anteil daran hat neben der Erzeugung von Strom aus Photovoltaik-Anlagen und Biomasse auch die Erzeugung von Energie aus Abfall. Durch die Partnerschaft von GML und TWL wird jährlich in dem Fernheizkraftwerk der Stadt so viel Energie aus Müll erzeugt wie aus etwa 60.000 Tonnen Steinkohle, das entspricht der Leistung eines kleinen Kohlekraftwerks. Rund 54 Prozent des zu verbrennenden Abfalls sind biogener Natur und gelten damit als klimaneutral. Laut Statistischem Landesamt Rheinland-Pfalz hat sich die Stromeinspeisung aus erneuerbaren Energien in Ludwigshafen innerhalb von neun Jahren (2007 bis 2016) sogar verneunfacht. Zur Steigerung der nachhaltigen Energieversorgung trägt seit 2002 auch das sogenannte Contracting zwischen der TWL und der Stadt Ludwigshafen bei. Im Rahmen des Projektes installieren die TWL auf eigene Kosten neue umweltfreundlichere Heizungsanlagen. Durch die fortlaufende Zahlung des alten Strompreises von der Stadt an die TWL amortisieren sich so nach einigen Jahren die Investitionskosten. Diese Vereinbarung hat beispielsweise dazu beigetragen, dass im Jahr 2019 bereits 21 Schulen mit Fernwärme betrieben wurden, der Anteil an durch Erdgas als Energieträger betriebenen Schulen hingegen halbierte sich von 28 auf 14 Schulen und der Anteil an durch Heizöl betriebenen Schulen von zehn auf nur noch zwei Schulen. Die Energieeinsparung durch das Projekt betrug im Jahr 2018 rund 33 Prozent und die CO₂-Einsparung 42 Prozent. Dies entspricht einer Einsparung von 4.700 Tonnen CO₂ pro Jahr. An dem Projekt beteiligte Schulen im Untersuchungsraum waren das Carl-Bosch-Gymnasium und die BBS Technik 1 Außenstelle Maxschule.

Der Erich-Kästner-Schule im Untersuchungsgebiet (Bahnhofstraße 52) wurde dabei eine besondere Rolle zuteil. An ihr wurde modellhaft untersucht, wie eine energetische Sanierung der Schulen am wirtschaftlichsten erfolgen kann. Dies geschah unter Einbeziehung der Methoden aus dem Projekt „Null-Heizkosten-Haus“. Das Ziel der energetischen Schulsanierung war das Erreichen eines überdurchschnittlich energetischen Standards. Im Rahmen der Sanierung, die von 2011 bis 2014 stattfand, erfolgte eine umfassende Dämmung der Gebäudehülle, der Einbau von Fenstern mit Wärmeschutzverglasung sowie einer Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung. All

diese Maßnahmen brachten der Schule den Status eines Passivhausstandards ein und sorgten dafür, dass die CO₂-Emissionen um 70 Prozent zurückgingen (120 Tonnen pro Jahr). Durch die zusätzliche Verpachtung der Dachfläche für Photovoltaik können jährlich 33 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Neben den Einsparungen durch neue Heizungsanlagen forcierte die Stadt die Vermietung städtischer Dachflächen an Solaranlagenbetreiber. Rund 16.000 Quadratmeter waren bis Ende 2019 verpachtet mit einer Gesamtleistung von 1.401 Kilowatt. Weiteres Potenzial zur Unterbringung von Solaranlagen auf städtischen aber auch privaten Dächern, lässt sich aus dem Solarkataster der Stadt Ludwigshafens ablesen. Darin ist die Eignung der Dachflächen in Kategorien von möglicherweise geeignet bis hin zu hervorragend geeignet dargestellt. Der interessierte Hausbesitzer kann hier probeweise eine Dachfläche, die er mit Solarmodulen bestücken möchte, einzeichnen, seinen Verbrauch (z. B. E-Auto, Batteriespeicher) eingeben und mit Hilfe des Wirtschaftlichkeitsrechners ermitteln, ab wann sich die Solaranlage rentiert.

Klimafreundliche Mobilität

Im Rahmen des Klimaschutz-Teilkonzeptes „Klimafreundliche Mobilität“ von 2013 wurde der Endenergieverbrauch im Verkehrssektor Ludwigshafens aus dem Jahr 2011 aufgeschlüsselt. Dabei machte der Pkw-Verkehr rund 72 Prozent von insgesamt 77 Prozent des Endenergieverbrauchs aus dem Personenverkehr aus. Die restlichen 23 Prozent des Endenergieverbrauchs sind auf den Güterverkehr zurückzuführen und davon zu 81 Prozent auf den Verkehr mit leichten und schweren Lkw. Umgerechnet auf den CO₂-Verbrauch ist der Pkw-Verkehr mit 70 Prozent der Hauptemittent und weist das größte CO₂-Einsparpotenzial auf. Werden zehn Prozent der Fahrleistung des MIV vermieden, gehen die Treibhausgasemissionen um 6,5 Prozent zurück. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, wurden im Rahmen des Klimaschutz-Teilkonzeptes „Klimafreundliche Mobilität“ in Zusammenarbeit des Klimaschutzbeauftragten, der Abteilung Verkehrsplanung und zahlreicher weitere fachbezogener Akteur*innen 37 Maßnahmen definiert. Im Vergleich zu 2011 könnten durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Jahr 2030 39 Prozent der Treibhausgas-Emissionen minimiert werden. Da ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen auch von nationalem und europäischem Handeln abhängig sind, hat sich die Stadt Ludwigshafen das Klimaziel gesetzt, bis

zum Jahr 2030 30 Prozent der Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu 2011 einzusparen. Bis 2050 soll die Einsparung sogar verdoppelt werden (60 Prozent im Vergleich zu 2011). Bis zum Jahr 2020 konnten von den vorgeschlagenen 37 Maßnahmen bereits 25 Maßnahmen umgesetzt werden. Konkrete Maßnahmen zum Ausbau der klimafreundlichen Mobilität im Untersuchungsgebiet stellen Sharing Angebote wie Chasharing oder das Fahrradvermietensystem VRNnextbike dar. Letzteres wird seit März 2015 gemeinsam mit den Städten Mannheim und Heidelberg betrieben. Das Angebot in der Stadt Ludwigshafen umfasst rund 40 Fahrräder, die für potentielle Nutzer an fünf Plätzen im Umfeld der Innenstadt bereitstehen. Im Stadtgebiet Ludwigshafens bietet das CarSharing- Unternehmen stadtmobil interessierten Kunden an 18 Stationen eine Auswahl an ca. 30 Fahrzeugen unterschiedlicher Größen, die bereits von über 500 Ludwigshafener*innen genutzt werden. Ergänzt wird das Carsharing-Angebot durch private Carsharing- Plattformen wie tamyca oder drivy, die jedoch nur sehr begrenzt in Ludwigshafen vertreten sind. Neben Carsharing-Angeboten besteht auch eine große Chance für klimafreundliche Mobilität in der Bildung von Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg. Die BASF beispielsweise bietet ihren Mitarbeiter*innen ein Portal, in dem sie sich leichter zur Fahrt organisieren können. Dieses Angebot ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ergebnisse aus der Studie „Klimafreundliche Mitarbeitermobilität“ interessant, die von der Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft in Zusammenarbeit mit der Stadt Ludwigshafen und dem Rhein-Pfalz-Kreis erstellt wurde. Die Befragung von rund 15.000 Arbeitnehmer*innen ergab, dass mit 59 Prozent der Großteil der Pendler*innen das Auto nutzt, um in die Arbeit zu fahren. Nur 13 Prozent nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für den Arbeitsweg und lediglich zwölf Prozent das Fahrrad. Um zu einem Wechsel auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewegt zu werden, sind den Befragten direkte Verbindungen, eine hohe Taktung von Bus und Bahn, zuverlässige Informationen zu den Fahrplänen und auch angemessene Preise wichtig. Zum Umstieg auf das Fahrrad hingegen seien durchgängige Radwege, deren Qualität und Sicherheit, aber auch Einrichtungen am Arbeitsstandort wie sichere Abstellanlagen oder Umkleidekabinen und Duschen ausschlaggebend. Im Rahmen des Masterplans Green City wurde das IFEU-Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH und das Stadt- und

Verkehrsplanungsbüro StetePlanung damit beauftragt, ein Elektromobilitätskonzept für die Stadt Ludwigshafen zu erstellen. Dieses wurde im Jahr 2019 fertiggestellt und soll sowohl die Elektrifizierung ausgewählter Fahrzeugflotten, vor allem des kommunalen Fuhrparks sowie von ÖPNV und Taxis in Ludwigshafen unterstützen, als auch den Aufbau einer Lade- und Abstellinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen und halböffentlichen Raum stärken.

Die Bestandsanalyse der Ladeinfrastruktur zeichnete im Oktober 2018 einen deutlichen Mangel ab. Im gesamten Stadtgebiet gibt es zehn E-Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum mit insgesamt 26 Ladepunkten. Gemessen an 1.000 Einwohnern entspricht das gesamtstädtisch einer Versorgungsquote von 0,059. Zum Vergleich, die Stadt Stuttgart gilt als führend in Deutschland und verfügt über 0,60 Ladepunkte pro 1.000 Einwohner. Die Versorgung mit Ladeinfrastruktur ist in den zentralen Stadtteilen am dichtesten. Auf das Untersuchungsgebiet entfallen dabei insgesamt vier Ladestationen. Derzeit bestehen keine konkreten Pläne für einen weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur im Untersuchungsgebiet.

Bürger*innen und Unternehmen, die sich zum Thema Elektromobilität und Ladeinfrastruktur informieren wollen, können dies seit Februar 2020 telefonisch oder per email bei der TWL AG. Ein weiteres Mittel zur Minderung der CO₂-Belastung und zur Verbesserung der Luftqualität im Stadtgebiet ist das umweltsensitive Verkehrsmanagement. Auf Grundlage von digital erhobenen Verkehrs- und Umweltdaten sollen die Verkehrsteilnehmer*innen möglichst sinnvoll durch die Stadt gelenkt werden, um Stau zu vermeiden und einen flüssigeren Verkehrslauf zu garantieren. Zu den konkreten Maßnahmen zählen schließlich die situationsabhängige Optimierung von Signalanlagen im Sinne einer grünen Welle oder die dynamische Wegweisung in Verbindung mit einem Parkleitsystem. Bis Ende 2019 konnte bereits der Verkehrsrechner aufgerüstet und eine entsprechende Sensorik aufgebaut werden. Im Jahr 2020 folgten der Ausbau der Sensorik, die Installation neuer dynamischer Informationstafeln und die Entwicklung und Umsetzung erforderlicher Steuerungslogiken der Signalanlagen.

Hochwasserschutz als Zukunftsaufgabe

Durch Klimaveränderungen und damit verbundene Starkregenereignisse wird Hochwasserschutz immer bedeutsamer, nicht zuletzt aufgrund der Hochwasserereignisse im Juli 2021 in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz wurde dies deutlich.

Auch die Innenstadt von Ludwigshafen ist durch die Nähe zum Rhein potentiell hochwassergefährdet. Die Stadt ergreift deswegen seit Jahren bereits entsprechende Schutzmaßnahmen, so z.B. entlang der Rheinuferpromenade. Als Rheinanlieger ist Ludwigshafen in das länderübergreifende Hochwasserschutzkonzept eingebunden, im Zuge dessen diverse Maßnahmen erarbeitet wurden, wie beispielsweise die Errichtung einer neuen technischen Hochwasserschutzanlage entlang der alten Hochwasserschutzmauer am Rand des LSG „Stadtspark“ auf der Parkinsel, die 2014 erfolgte. Außerdem wurden bereits in den Jahren davor Schritte durchgeführt. So wurden seit 1984 zwischen der Hemshofstraße und der Lagerhausstraße in mehreren Abschnitten Hochwasserschutzanlagen gebaut. Zehn Jahre später erfolgt die unterirdische Kanalsicherung gegen Rückstau von Hochwasser in das städtische Kanalsystem. Etwas aufwendiger gestaltete sich die Neuordnung der Hochwasserschutzlinie 2001 entlang des Rheinufers. Hierfür war eine Umsetzung der Deichrückverlegung „an der Dohlwiese“ notwendig. Im Zuge der Umgestaltung des Zollhofs – zwischen dem Getreidespeicher und der Kaiser-Wilhelm-Straße – wurde 2010 die Hochwasserschutzlinie neu geordnet. Gegenüber dem alten Zustand wurde die Schutzlinie meistens rückverlegt und zusätzlich mehr Retentionsvolumen geschaffen.

Die Hochwasserschutzlinie wird laufend abschnittsweise instandgesetzt und bei Bedarf punktuell angepasst. Im Jahr 2018 erfolgte eine Ertüchtigung auf der Parkinsel „An der Kammerschleuse“ und 2019 zwei kleinere am Rheinufer Süd. Darüber hinaus wurden im Sommer 2019 Anpassungen westlich und östlich des Luitpoldhafens umgesetzt.

Aktuell besteht ein Ausbaubedarf im Hafen Süd. Hier ist eine Vielzahl von kleineren Projekten umzusetzen, die auch eine Anpassung entlang der Lagerhausstraße erfordern. Da Überschwemmungen durch Hochwasser nicht komplett verhindert werden können, bedarf es einer Anpassung der Bauweise von Gebäuden an die möglichen Hochwasserereignisse oder auch die stadträumliche Neuordnung von Nutzungen. Dem Hochwasserschutz als kollektive Aufgabe wird die im Herbst 2010 gegründete Hochwasserpartnerschaft „Nördliche Vorderpfalz“ gerecht. In diesem Bündnis vertreten sind neben der Stadt Ludwigshafen die Stadt Frankenthal, die BASF SE, der Rhein-Pfalz-Kreis, die Gemeinde Bobenheim-Roxheim und der Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach. Die Hochwasserpartner*innen haben sich zur Aufgabe gemacht, Alarm- und Einsatzpläne sowie

Hochwassereinrichtungen kontinuierlich zu verbessern und das Bewusstsein der Bevölkerung für den Hochwasserschutz zu stärken, um künftig für drohende Hochwasserereignisse gewappnet zu sein.

Fazit

Die Stadt Ludwigshafen hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt und tut viel dafür, diese Ziele zu erreichen. Durch die Unterstützung der ortsansässigen Wohnungsbauunternehmen sowie die Zusammenarbeit mit den TWL gelang es, in der Vergangenheit erste Erfolge zu verzeichnen, die teilweise sogar die Ziele der Bundesregierung übertrafen. Leuchtturmprojekte für Energetische Sanierungen im Bereich von Schulen sowie kulturellen Einrichtungen führten objektspezifisch zu deutlichen Einsparungen. Im Sektor Erneuerbare Energien schreitet der Fernwärmeausbau seit Jahren schnell voran. Das große Potenzial für Solaranlagen aber auch die Begrünung von Dächern ist noch nicht ausreichend erschöpft und sollte stärker forciert werden. Ebenso der Ausbau der CO₂-armen Mobilität und Ihrer Ladestationen. Im Bereich des Hochwasserschutzes, der durch die jüngsten Hochwasserereignisse in Rheinland-Pfalz an Wichtigkeit gewonnen hat, ist die Stadt Ludwigshafen für weitere Vorkommen gut gewappnet. Die Modernisierung der innerstädtischen Hochwasserschutzanlage und der Zusammenschluss in der Hochwasserpartnerschaft „Nördliche Vorderpfalz“ waren dabei wichtige Maßnahmen. Um sich auch zukünftig vor Naturkatastrophen zu schützen, die durch Klimaveränderungen verursacht werden, ist weiterhin ein entschiedenes klimafreundliches Handeln gefordert.

Endnoten

1 <https://www.twl.de/das-ist-twL/nachhaltig-engagiert/umweltfreundliche-energie>

2.10 Umweltbelastungen

Für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse sind die Qualität der Luft und eine geringe Lärmbelastung entscheidend. Da Luftschadstoffe und Lärm durch Einflussfaktoren wie ein hohes Verkehrsaufkommen vermehrt in innerstädtischen Bereichen auftreten, werden im folgenden Maßnahmen der Luftreinhaltung und Lärmreduktion erläutert, die im Bereich der Ludwigshafener Innenstadt in den letzten Jahren bereits teilweise umgesetzt wurden. Ebenso wird auf die konkreten Verbesserungen, die sich dadurch ergaben, sowie die Optimierungsbedarfe, die weiterhin bestehen, eingegangen.

Die folgenden Angaben beruhen, wenn nicht anders vermerkt auf dem Luftreinhalteplan von 2016, dem Green-City-Plan von 2018, dem Umweltbericht der Stadt Ludwigshafen von 2019 sowie dem Lärmaktionsplan von 2020.

Luftschadstoffe

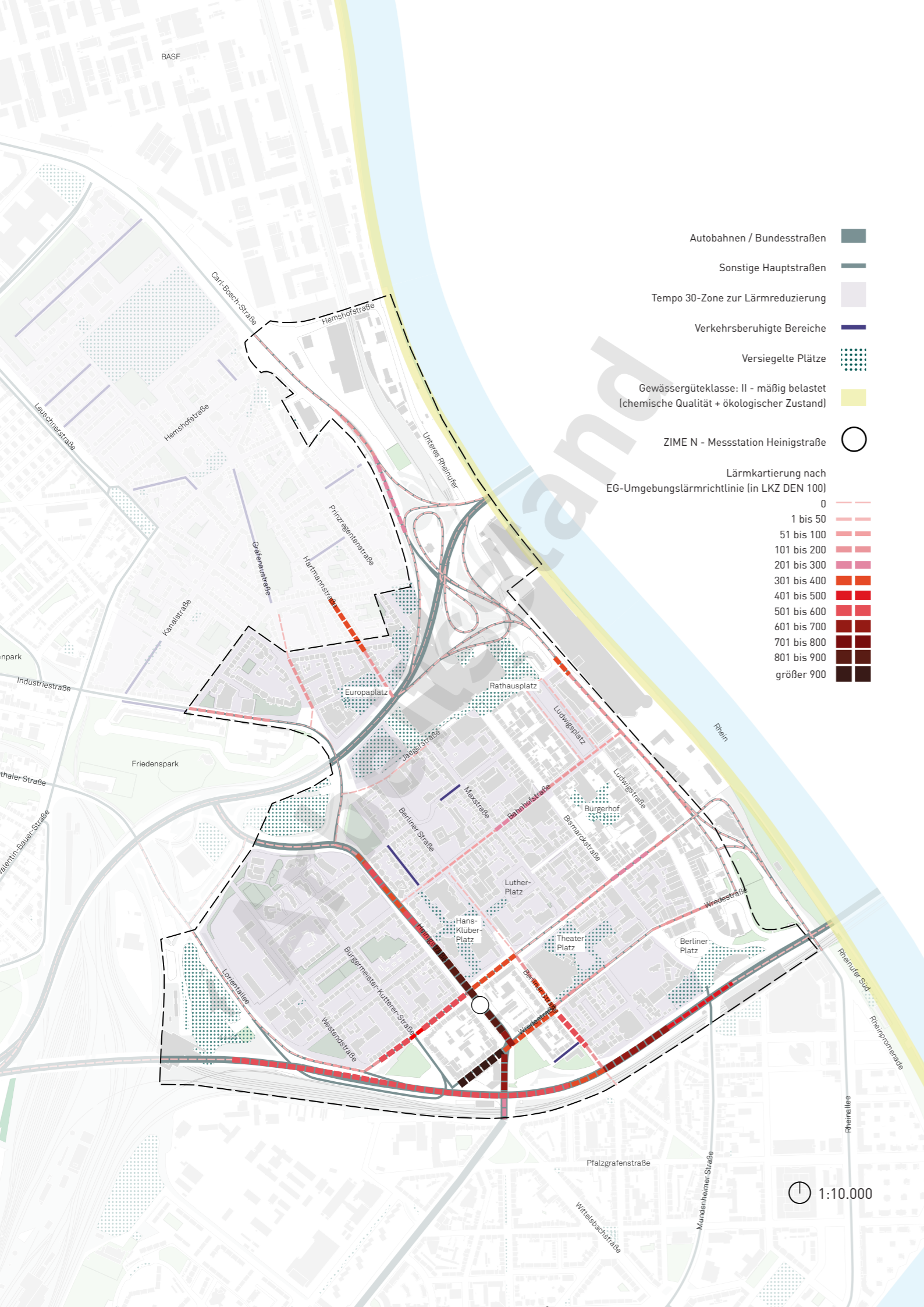
Die Stadt Ludwigshafen ist einem hohen Anteil (43 Prozent) an Inversionswetterlagen in den Wintermonaten ausgesetzt. Diese sind bedingt durch windschwache Hochdruckwetterlagen in der topographisch eingesenkten Lage des Oberrheingrabens. Die bodennahe Kaltluft kann sich aufgrund ihrer Schwere nicht mit der darüber liegenden Warmluftschicht vermischen. Dieses Phänomen verursacht ein erhöhtes Aufkommen von Luftschadstoffen in Bodennähe, was insbesondere in der Innenstadt Ludwigshafens für eine hohe klimaökologische Belastung sorgt. Um diesen meteorologischen Gegebenheiten entgegenzuwirken und die Luft zu verbessern, wurden in den vergangenen 25 Jahren diverse Maßnahmen zur Luftverbesserung und zur Luftreinhaltung durchgeführt. Ziel dabei war vorrangig die Verringerung von Feinstaub, Stickstoffdioxid und weiteren verkehrsbezogenen Schadstoffen.

Um die Konzentration der Luftschadstoffe zu erfassen und die Qualität der Luft zu ermitteln, betreibt das Landesamt für Umwelt in Mainz das Zentrale Immissionsmessnetz (ZIMEN) für Rheinland-Pfalz mit Messstation für die Innenstadt Ludwigshafens in der besonders von Schadstoffen betroffenen Hauptverkehrsstraße Heinigstraße. Diese misst folgende Messkomponenten: NO₂, NO, CO, Benzol, PM10- und PM2,5-Staub und Ruß. Insgesamt ist seit Jahren eine kontinuierliche Abnahme der Schadstoffbelastungen an der Messstation in der Heinigstraße zu beobachten. Dabei ist besonders positiv zu bewerten, dass alle Messkomponenten mittlerweile

unter den vorgegebenen Grenzwerten für gesunde Lebensverhältnisse liegen. Zuletzt konnte 2018 erstmals der an der Messstation Heinigstraße dokumentierte Stickstoffdioxid-Wert den zulässigen Grenzwert von 40 µg/m³ unterschreiten. Dieser Trend setzte sich auch in den zwei darauffolgenden Jahren fort. (2019: 38 µg/m³; 2020: 32 µg/m³).

Aufgrund der ursprünglichen Überschreitung des Stickstoffdioxid-Immissionsgrenzwertes von 40 µg/m³ und der damit einhergehenden verminderten Luftqualität musste die Stadt Ludwigshafen gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (Paragraf 47 Absatz 1) in der Vergangenheit neben einem Luftreinhalteplan auf der Grundlage einer EU-Regelung einen Green-City-Masterplan erstellen. Da die Nachbarstädte Mannheim und Heidelberg ebenfalls verpflichtet wurden, haben die Städte am 31. August 2018 einen gemeinsamen Masterplan Green City abgegeben. Die vorgeschlagenen Maßnahmen unterscheiden sich in kurzfristige Maßnahmen, die zur zeitnahen Stickoxidminderung bis 2020 umzusetzen waren und langfristige Maßnahmen, welche im Jahr 2025 abgeschlossen sein sollen. Für die Stadt Ludwigshafen wurden in dem Masterplan sieben Maßnahmenbündel mit 27 Untermaßnahmen entwickelt, die den Zielen des Luftreinhalteplans entsprechen, dazu zählten die Maßnahmenbündel „Information und Attraktivitätssteigerung ÖPNV“, „Logistikkonzept“, „zusätzliche Förderung E-Mobilität“, „Optimierung Gesamtverkehr“, „Rad“, „ÖPNV“ und der „vorgezogene Ersatz der städtischen Fahrzeugflotte“.

Des Weiteren umfasst der Maßnahmenkatalog für die Stadt Ludwigshafen fünf Einzelmaßnahmen: „Aktivierung Rohrlachstraße als Umfahrroute“, „Verbesserung Verkehrsfluss Innenstadt“, „Aktivierung der Bayreuther Straße als Umfahrroute“, „Selbstfahrende Güterverkehre“ und die „Aktivierung der Lorientallee als Umfahrroute“. Insbesondere letztere kurzfristige Maßnahme war sehr wichtig zur Senkung der Luftschadstoffe im Bereich der Heinigstraße. Die Umleitung des Durchgangsverkehrs der Innenstadt auf die Lorientallee erfolgte im Herbst 2018. Parallel dazu konnte ebenfalls im Jahr 2018 der Bau neuer Radspuren auf der vom Kfz Verkehr entlasteten Heinigstraße mit Fördermitteln des Verkehrsministeriums Rheinland-Pfalz realisiert werden. Langfristig strebt die Stadt Ludwigshafen zudem eine schrittweise Steigerung des Radverkehrsanteils von zwölf Prozent auf 20 Prozent an. Dies soll durch den Ausbau von regionalen Radschnellwegen, einem breiteren Angebot an Fahrradabstellanlagen und Ergänzungen im



Radverkehrsnetz gelingen.

Die Schwefeldioxid (SO₂) Belastung konnte vorrangig durch den Einsatz schwefelärmerer Brennstoffe und die Umstellung auf andere Energieträger bewirkt werden. Hinzu kam eine bessere Filtertechnik bei Industrie und Heizanlagen. Ebenfalls ist ein Rückgang der Kohlenmonoxidwerte (CO) an der Messstation Heinigstraße zu beobachten. Im abgebildeten Zeitraum sank der Wert sogar um mehr als die Hälfte. Auch die Staub- und Feinstaub Werte (PM_{2,5} und PM₁₀) können seit Jahren durch die Maßnahmen des Luftreinhalteplans die maximal zulässige Konzentration des Jahresmittelwerts unterschreiten und sinken stetig. Seit dem Jahr 2006 wurden an allen Ludwigshafener Messstationen die erlaubten 35 Überschreitungstage des Immissionsgrenzwertes Feinstaub eingehalten.

Lärmbelastung der Innenstadt und Maßnahmen zur Lärmreduktion

Alle Mitgliedsstaaten der EU sind über die EU-Umgebungslärmrichtlinie dazu verpflichtet regelmäßig, spätestens jedoch alle fünf Jahre, den Lärm an Hauptverkehrs- und Haupteisenbahnlinien, an Großflughäfen und in Ballungsräumen zu erfassen und sogenannte Lärmaktionspläne zu erarbeiten, die Handlungsempfehlungen aufzeigen. Die EU-Richtlinie findet sich im deutschen Recht in den Paragraphen 47a bis f des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Mitte 2020 hat die Stadt Ludwigshafen einen solchen Lärmaktionsplan veröffentlicht. Das Dokument umfasst unter anderem Darstellungen besonders von Lärm belasteter Bereiche (Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie in LKZ DEN 100). Die LärmKennZiffer (LKZ) ist eine Kombination aus der Anzahl der Menschen, die einem Lärmpegel von über 65 dB ausgesetzt sind und der Überschreitung dieses Grenzwertes in dB. Belastungsschwerpunkte im Untersuchungsgebiet Innenstadt zeigten sich im Bereich rund um die Heinigstraße, die Wredestraße und die Hochstraße Süd. Zur Minderung der Lärmbelastung wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Neben dem Ausbau des ÖPNV und der Radwegeinfrastruktur sind in der Innenstadt fast flächendeckend Tempo-30-Zonen zur Lärmreduktion eingerichtet. Vereinzelt finden sich im Innenstadtgebiet auch verkehrsberuhigte Bereiche (s. Karte), die jedoch zugunsten des Langsamverkehrs und der damit verbundenen Verbesserung der Lärmbelastung deutlich ausbaufähig sind. Eine weitere Lärmreduzierungsmaßnahme stellt die Sanierung von Fahrbahnen bzw. der Einsatz von lärmoptimiertem

Asphalt dar. Ziel ist es außerdem, über eine intelligente bedarfsorientierte Verkehrssteuerung gezielt „grüne Wellen“ im Stadtgebiet zu fördern und damit durch weniger Halte und Anfahrgeräusche den Straßenlärm zu mindern.

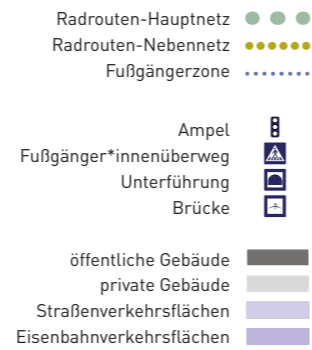
Fazit

Der Anteil an gesundheitsschädlichen Schadstoffen der innenstädtischen Luft geht seit Jahren zurück. Mittlerweile kann bei allen Messwerten der Grenzwert für gesunde Lebensverhältnisse eingehalten werden. Erreicht werden konnte dies durch Innovationen im Verkehrssektor wie einer besseren Filtertechnik oder die Verwendung moderner Brennstoffe. Aber auch räumliche Maßnahmen, die bereits im Rahmen der Förderprogramme zum Masterplan Green City im Jahr 2018 und 2019 umgesetzt wurden und schließlich im Green-City-Plan und dem Luftreinhalteplan erarbeitet wurden, trugen wesentlich zu einer Verbesserung der Luftqualität bei. So beispielsweise die Umlenkung des Durchgangsverkehrs von der Heinigstraße auf die Lorientallee und der anschließende Ausbau einer Radspur in der Heinigstraße. Betrachtet man die Lärmbelastung in der Innenstadt, tritt diese logischerweise ebenfalls vermehrt im Bereich von Hauptverkehrsstraßen auf, wie der eben genannten Heinigstraße. An diesen Stellen bedarf es weiterer Maßnahmen zur Lärmreduktion. Flächendeckend verfügt die Innenstadt zwar bereits über ein breites Netz an lärmreduzierenden Tempo-30-Zonen, im Hinblick auf verkehrsberuhigte Bereiche ist jedoch noch deutliches Entwicklungspotenzial vorhanden.



2.11 Mobilität

Nicht-motorisierter Individualverkehr



Die Mobilität ist eine der wesentlichen Säulen bei der Entwicklung von Räumen. Je bessere Voraussetzungen in dieser Hinsicht geschaffen werden, desto besser und schneller kann eine solche Entwicklung vollzogen werden. Mit zunehmender Vielfalt an Mobilitätsangeboten wird sichergestellt, dass möglichst alle Teile der Bevölkerung die Chance haben, zu ihren Zielen zu gelangen und so am Leben teilzuhaben. Insofern hat die Mobilität auch Auswirkungen auf die soziale Gestaltung eines Raums. In seiner bisherigen Ausprägung trägt der Verkehr als realisierte Form der Mobilität in erheblichem Maße zur Bildung von Treibhausgasen und damit zu globaler Erwärmung bei. Die Ursachen dafür liegen in der bisher starken Fokussierung auf Verkehrsträger, deren Antrieb mittels fossiler Energieträger (hier insbesondere Autoverkehr) realisiert wird. Einher geht dies zumeist mit einem entsprechenden Flächenverbrauch und hoher Versiegelung. Ferner sind mit fossilen Antriebsformen i. d. R. entsprechende Lärmimmissionen verbunden. Dies beeinflusst die Entwicklung weiterer Funktionen (Aufenthalt, Wohnen, Kommunikation, Shopping etc.) im Raum in negativer Weise und schränkt diese zumeist spürbar ein. Die starke Orientierung auf den Autoverkehr zeigt sich in der Ludwigshafener Innenstadt sowohl in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (u. a. Hochstraßen) als auch im Modal Split der verschiedenen Verkehrsträger. Gleichwohl bietet der Bestand gute Voraussetzungen und Potenziale diese Situation in eine nachhaltige und für das gesamte Untersuchungsgebiet positive Richtung zu verändern. So ist ein engmaschiges Netz an ÖPNV-Linien vorhanden. Auch sind bereits erste Angebote für alternative Mobilitätsformen (Sharing) und Ladeinfrastrukturen (LIS) für die Elektromobilität geschaffen worden. Diese allein werden allerdings noch nicht ausreichen, das Mobilitätsverhalten der Menschen im Sinne einer nachhaltigen und umweltverträglichen Entwicklung zu beeinflussen. Dazu sind weitere Maßnahmen unerlässlich. Die Innenstadt bietet dafür gute Voraussetzungen. Gelingt es nicht, das Verhalten der Bürger*innen in der gewünschten Richtung zu verändern, birgt dies das Risiko, die Gesamtentwicklung des Untersuchungsgebiets zu behindern. U. a. mit den aufgenommenen Maßnahmen an den beiden Hochstraßen – insbesondere der Hochstraße Nord – wurden dabei allerdings bereits Schritte in die richtige Richtung eingeleitet.

von strategischen Leitlinien und Handlungsfeldern. Basierend darauf sowie auf den Ergebnissen der Analyse (2005) wurden diverse Maßnahmen abgeleitet, beschrieben und deren verkehrliche Wirkung untersucht. Die Mehrzahl dieser Maßnahmen beziehen sich auf straßeninfrastrukturelle Veränderungen. Dies verdeutlicht die starke Fokussierung auf den Motorisierten Individualverkehr in der Planungshistorie der Stadt Ludwigshafen. Dem gegenüber steht der Nahverkehrsplan der Stadt aus dem Jahr 2018. Naturgemäß beschreibt dieser die aktuelle Situation in der Stadt mit Bezug auf das Öffentliche Verkehrssystem. Ferner wurden auch dort aus der Analyse abgeleitete Ziele und Maßnahmen zu Angebotsverbesserungen im ÖV beschrieben. Auch im Nahverkehrsplan wird auf ergänzende Mobilitätsangebote wie Sharing und Car-Pooling eingegangen. Hierfür wurden ebenfalls entsprechende Maßnahmen (Standorte) beschrieben. Dies zeigt, dass in der Planung des Verkehrssystems in den letzten Jahren eine Veränderung stattgefunden hat und der Fokus nicht mehr allein auf dem motorisierten Individualverkehr liegt.

Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten in der Stadt Ludwigshafen ist stark vom Kfz-Verkehr geprägt. Dessen Anteil am Gesamtaufkommen der Stadt liegt laut der jüngsten Haushaltsbefragung der TU Dresden ("Mobilität in Städten" – SrV) aus dem Jahr 2018 bei fast 50 Prozent. Der ÖPNV sowie der Radverkehr erreichen mit Werten zwischen zehn und 20 Prozent die geringsten Anteile am Verkehrsaufkommen in der Stadt Ludwigshafen. Der Anteil des Fußverkehrs fällt mit 25 Prozent in etwa halb so hoch aus, wie der Kfz-Verkehr. Rund 80 Prozent der Haushalte verfügen über einen Pkw. Immerhin rund drei Viertel aller Haushalte haben Zugriff auf ein Fahrrad. Der Anteil der Besitzer von ÖPNV-Zeitkarten fällt hingegen mit weniger als 30 Prozent gering aus. Im Jahr 2018 erfolgte keine feingliedrigere Analyse der verschiedenen Stadtteile. Es liegen lediglich Daten zur Gesamtstadt vor. Dementsprechend wird das Mobilitätsverhalten der Innenstadt durch einen Vergleich mit den Ergebnissen der vorangegangenen Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2013 hergeleitet. Es zeigen sich damit für die Innenstadt teils deutliche Veränderungen gegenüber der Gesamtstadt. Dies betrifft in erster Linie den Fußverkehr und den MIV. Erwartungsgemäß steigt der Anteil des Fußverkehrs in der Innenstadt an (+sechs Prozent) wohingegen der MIV an Bedeutung verliert (-acht Prozent). Beim ÖPNV und Radverkehr sind die Unterschiede eher marginal (+1 bis +2 Prozent). Im direkten Vergleich zur letzten Befragung

Der letzte Gesamtverkehrsplan der Stadt Ludwigshafen datiert aus dem Jahr 2005 und enthält eine Reihe

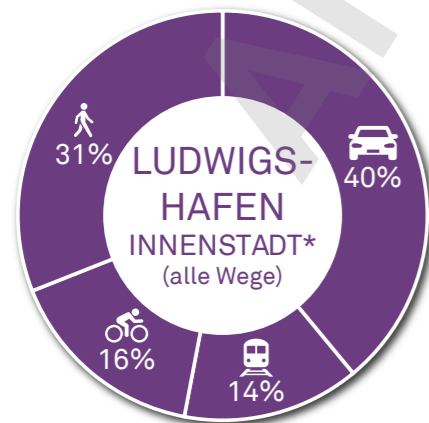
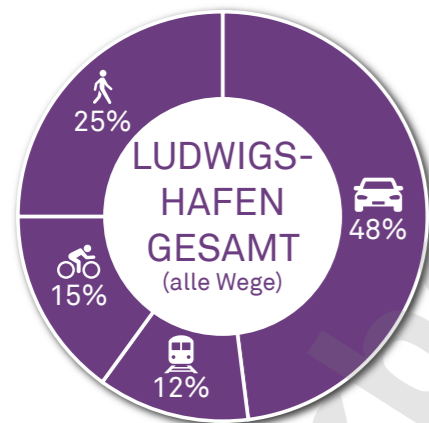
aus dem Jahr 2013 ergaben sich keine merklichen Veränderungen beim Mobilitätsverhalten in der Stadt Ludwigshafen. Einzig das Verhältnis zwischen ÖPNV und Radverkehr wandelt sich spürbar. Der Radverkehr gewinnt an Bedeutung. Dies geht zulasten des ÖPNV. Um diese Daten besser beurteilen zu können, werden die Modal-Split-Kennwerte für die nahegelegenen Städte Kaiserslautern, Heidelberg, Trier und Darmstadt zum Vergleich ebenfalls ausgewiesen. Auch diese entstammen der o. g. Haushaltsbefragung der TU Dresden aus dem Jahr 2018. Der Vergleich mit der Gesamtstadt Ludwigshafen zeigt teils vergleichbare Zustände. Dies trifft insbesondere auf Kaiserslautern und Trier (beide ebenfalls Rheinland-Pfalz und westlich von Ludwigshafen gelegen) zu.

Der Vergleich mit Heidelberg (Baden-Württemberg) wie auch Darmstadt (Hessen) offenbart dagegen deutliche Unterschiede. Der MIV-Anteil ist in beiden Fällen mit max. 35 Prozent deutlich geringer ausgeprägt. Im Gegenzug dazu weist der Radverkehr einen weitaus höheren Anteil auf.

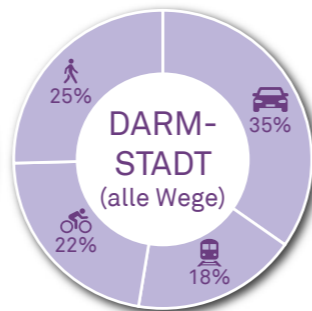
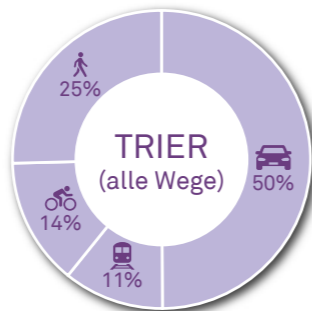
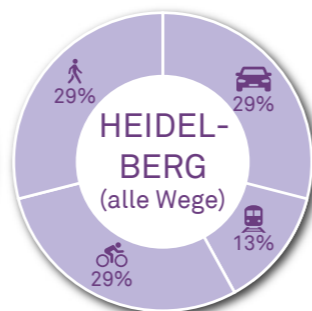
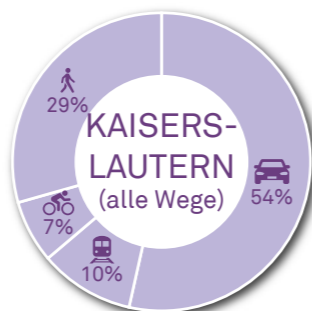
Verkehrsinfrastruktur

Der hohe MIV-Anteil am Mobilitätsverhalten der Bürger*innen Ludwigshafens geht einher mit einem relativ hohen Anteil der Verkehrsflächen an der Gesamtfläche der Stadt. Zudem zeigt die Analyse der zeitlichen Entwicklung eine sowohl absolute als auch prozentuale Zunahme der dem Verkehr gewidmeten

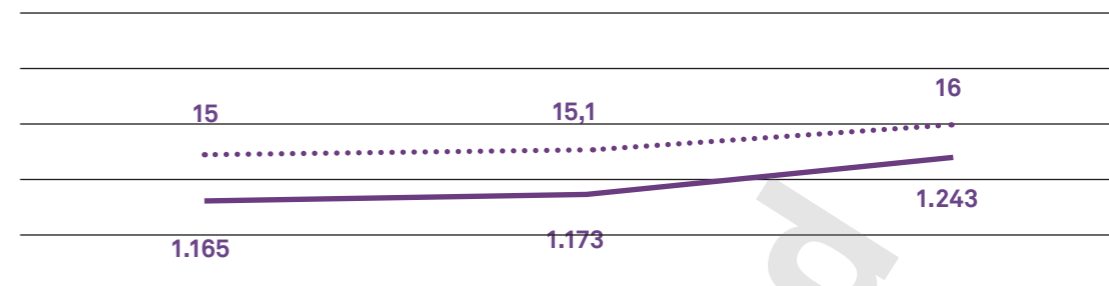
Modal Split Ludwigshafen (Verkehrsmittelwahl)



Modal Split Vergleichswerte (Verkehrsmittelwahl)



ENTWICKLUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN



Flächenanteile. Gemäß statistischem Jahrbuch von 2020 lag im Jahr 2014 die Gesamtverkehrsfläche bei rund 1.240 ha. Das entspricht einem Anteil von 16 Prozent. Dieses Bild zeigt sich auch beim Blick in die unten dargestellte Grafik zum Mobilitätsverhalten. Eine Ursache für diese hohen Flächenanteile kann in den beiden Hochstraßen und den an diese angeschlossenen Bahninfrastrukturen gesehen werden. Durch die Führung auf verschiedenen Niveaus werden an den Knotenpunkten flächenintensive niveaufreie Gestaltungslösungen erforderlich. Zudem erzeugen die massiven Verkehrsschneisen entlang der beiden Bundesstraßen B37 (Verlängerung der Autobahn A650) und B44 enorme Trennwirkungen zwischen den verschiedenen Quartieren. Ergänzend zu diesen beiden Barrieren bilden auch die Rheinuferstraße sowie die parallel zu dieser verlaufenden Heinigstraße und Lorientallee aufgrund ihrer baulichen Gestaltung enorme Verkehrsadern mit entsprechender Trennwirkung. Teils wird aufgrund der massiven Straßeninfrastruktur die Querbarkeit der Fahrbahnen für den nichtmotorisierten Verkehr mittels Unterführungen (planfreie Gestaltung) sichergestellt. Solche Infrastrukturlösungen sind sowohl in der Herstellung als auch im Betrieb kostenintensiv. Analog zu den Siedlungsflächen tragen auch die Verkehrsflächen zur versiegelten Gesamtfläche der Stadt Ludwigshafen einen maßgeblichen Anteil bei. Die betreffenden Flächenanteile stehen nicht für Grünflächen zur Verfügung. Damit wird auch das Klima in der Stadt nachhaltig beeinflusst.

- Rheinuferstraße (nordöstliche Grenze des Untersuchungsraums)
- Heinigsstraße
- Lorientallee
- Kaiser-Wilhelm-Straße
- Wredestraße

Diese werden ergänzt durch ein engmaschiges und zumeist orthogonales Netz an Nebenstraßen. Aus diesen sticht die Bismarckstraße hervor, da diese vom Rathaus-Center bis zur Kaiser-Wilhelm-Straße als Fußgängerzone ausgebildet ist. Für die beiden Hochstraßen Nord und Süd sind bauliche Maßnahmen geplant bzw. befinden sich bereits in Umsetzung. So soll die Hochstraße Nord bis 2030 zu einer ebenerdigen Stadtstraße umgestaltet werden. Bei der Hochstraße Süd laufen bereits Sanierungsarbeiten. Ein ca. 500 Meter langes Teilstück der Straße wurde bereits abgebrochen. Bis 2025 soll der Verkehr die südliche Hochstraße wieder befahren können.

Neue Mobilitätsangebote (Sharing) und Ladeinfrastruktur (LIS)

Bevor auf die klassischen Mobilitätsformen eingegangen wird, sollen an dieser Stelle die in der jüngeren Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewinnenden alternativen bzw. neuen Mobilitätsangebote (Sharing) beleuchtet werden. Einhergehend damit wird auch die Ladeinfrastruktur (LIS) im öffentlichen Raum betrachtet. Diese ist in Teilen mit den neuen Mobilitätsangeboten verbunden. Es stehen aktuell jeweils im Car- als auch im Bikesharing diverse Stationen bereit, um die Bürger*innen mit entsprechenden Angeboten zu versorgen. Im Carsharing werden die Angebote durch das Unternehmen stadtmobil bereitgestellt. Das Bikesharing wird durch nextbike betrieben. Die Stationen der Sharingangebote befinden sich i. d. R. in der Nähe von

Verkehrsnetz

Der Großteil des Untersuchungsraums wird von Norden über den Westen bis in den Süden von Bundesstraßen umschlossen. Parallel zu diesen verlaufen zudem Bahntrassen. Weitere Hauptstraßen werden gebildet durch:

alle Daten aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ (SrV) der TU Dresden aus dem Jahr 2018 entnommen
 *Herleitung aus Ergebnissen der Erhebung aus dem Jahr 2013 für die Innenstadt von Ludwigshafen
 yellow z mahl gebhard konzepte Buro Happold



ÖPNV-Haltestellen. Das führt dazu, dass im Kernbereich des Untersuchungsgebiets – analog zum ÖPNV – aktuell keine dezidierten Angebote bereitgestellt sind (s. Grafik). Das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur ist aktuell mit vier Stationen im Untersuchungsraum noch gering ausgeprägt. Hierbei sollte allerdings berücksichtigt werden, dass neben den Ladepunkten im öffentlichen Raum auch entsprechende Lademöglichkeiten im privaten Raum angeboten werden. Mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) kann davon ausgegangen werden, dass sich das Angebot in diesem Bereich in Zukunft weiter erhöhen wird.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV steht ein umfangreiches Netz an Straßen zur Verfügung. Die beiden Hochstraßen stellen zudem eine Verbindung über den Rhein zum östlichen Nachbarn Mannheim bereit. Sie sichern mit weiteren Hauptverkehrsstraßen die Verbindung zu umliegenden Gebieten. Darüber hinaus steht ein engmaschiges Netz an Nebenstraßen zur Verfügung. Einzelne Straßen sind nur im Einrichtungsverkehr mit Fahrzeugen befahrbar. Einzig die Bismarckstraße (zwischen Rathaus-Center und Kaiser-Wilhelm-Straße) sowie die Bahnhofstraße (zwischen Hauptbahnhof und Westendstraße) sind abschnittsweise für den Kfz-Verkehr nicht nutzbar (Fußgängerzone). An den Knotenpunkten wird der Verkehrsablauf insbesondere im Hauptstraßennetz mittels Lichtsignalanlagen (Ampeln) geregelt. Für den ruhenden Verkehr stehen neben straßenbegleitenden Parkständen diverse Stellplatzanlagen sowie Parkhäuser bzw. Tiefgaragen zur Verfügung. Auf der Website der Stadt Ludwigshafen werden diese als preisgünstige Abstellmöglichkeiten beworben.¹ Allein das Parkhaus Walzmühle im Südosten des Untersuchungsraums stellt mehr als 1.200 Stellplätze bereit. In Summe ergeben sich für alle größeren Stellplatzanlagen eine Kapazität von mehr als 3.500 Stellplätzen. Ferner werden mehr als 700 straßenbegleitende Parkplätze in der Innenstadt mittels Parkautomat bewirtschaftet. Zusammen ergibt sich damit eine Gesamtkapazität von über 4.000 Stellplätzen. Hinzukommen weitere private Stellplatzanlagen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr in Ludwigshafen baut auf insgesamt vier Systemen auf. Drei davon stellen die innerörtliche Erschließung sicher. Als leistungsfähigstes Element stehen an den Rändern des Untersuchungsgebiets S-Bahnen zur Verfügung. Diese treffen sich am Hauptbahnhof im Westen des

Untersuchungsraums und verlaufen parallel zu den beiden Hochstraßen. Entlang der südlichen Trasse stellt der Haltepunkt Ludwigshafen-Mitte einen zentralen Umsteigeplatz dar. Unterstützend verkehren entlang der Ludwigstraße (und im weiteren Verlauf nach Norden entlang der Rheinuferstraße) sowie der Kaiser-Wilhelm-Straße verschiedene Stadtbahnlinien (Straßenbahn). Als drittes Element des ÖPNV-Systems stehen diverse Buslinien zur Verfügung. Auch diese verkehren vornehmlich an den Rändern des Untersuchungsraums. Bei der Größe des Untersuchungsraums sind die vorhandenen Linien und Haltestellen gut geeignet, alle Teilbereiche zu erschließen. Für regionale Verbindungen steht am Hauptbahnhof und am Bahnhof Mitte zudem das Regionalbahnnetz zur Verfügung. Hier werden verschiedene Regionalexpresslinien angebunden. Die S-Bahnlinien verkehren gemäß Nahverkehrsplan der Stadt Ludwigshafen aus dem Jahr 2018 überwiegend im 60-Minuten-Takt. Einzig die Linie S6 verkehrt im 30-Minuten-Takt. Die Stadtbahnlinien verkehren überwiegend im zehn bis 20-Minuten-Takt. Einige Linien verkehren nicht regelmäßig und werden z. B. nur zu den Verkehrszeiten im Berufsverkehr betrieben (Linie 8 und X). Die Linie 10 wird im 15/20-Minuten-Takt angeboten. Bei der Linie 9 liegt die Taktfolge aktuell durchgängig bei 60 Minuten. Im Busnetz wird überwiegend ein 20-Minuten-Takt angeboten. Einzig die Linien 78 und 79E weichen davon ab.

Nicht motorisierter Individualverkehr (nMIV)

Für den nicht motorisierten Verkehr (also Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) stehen diverse Infrastrukturen zur Verfügung. Der Fußverkehr nutzt entlang der Straßen begleitende Gehwege im Seitenraum. Zusätzlich steht mit der Bismarckstraße und der Bahnhofstraße zumindest in Abschnitten eine Fußgängerzone zur Verfügung. Der Radverkehr nutzt im Nebennetz die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs. Im Hauptnetz stehen darüber hinaus (teilweise) separate Infrastrukturen in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen bereit. Die Rheinuferstraße ist Bestandteil des Radrouten-Hauptnetzes. Eine weitere Hauptroute führt vom Hauptbahnhof entlang der Pasadenaallee sowie Heinigstraße und Sumgaitallee. Ergänzend dazu führen diverse Nebennetzrouten durch den Untersuchungsraum. Hierzu zählen u. a. die Bahnhofstraße und die Maxstraße. Entlang der Radrouten wurden diverse Bikesharing-Stationen (nextbike) verortet. Für das Queren der Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs wird an einem Großteil der Hauptverkehrsstraßen im Knotenpunktbereich mittels

Lichtsignalanlagen (LSA bzw. Ampeln) gesichert. Teilweise stehen auch separate Fußgänger-LSA für eine gesicherte Querung zur Verfügung. Ergänzt wird dies durch diverse Fußgänger-Überwege (FGÜ) sowie auch teilweise planfreie Querungen in Form von Unterführungen.

Unfallgeschehen

Mit Blick auf das Unfallgeschehen zeigt sich, dass insbesondere im Hauptstraßennetz Unfallhäufungen zu beobachten sind. Insbesondere die Rheinuferstraße sticht dabei ins Auge. Ähnlich hebt sich die Heinigstraße hervor. Bei dieser scheinen insbesondere die beiden Knotenpunkte mit der Sumgaitallee und der Kaiser-Wilhelm-Straße unfallträchtige Bereiche zu sein. Auch der Kreuzungsbereich der Hochstraße Nord mit der Rheinuferstraße weist im Vergleich ein hohes Unfallgeschehen auf. Diese Auswertung betrachtet dabei zunächst „nur“ Unfälle aus dem Jahr 2020 mit Personenschaden. Mit Berücksichtigung auch aller weiteren Unfalltypen, ergäbe sich ein nochmals verändertes Bild.

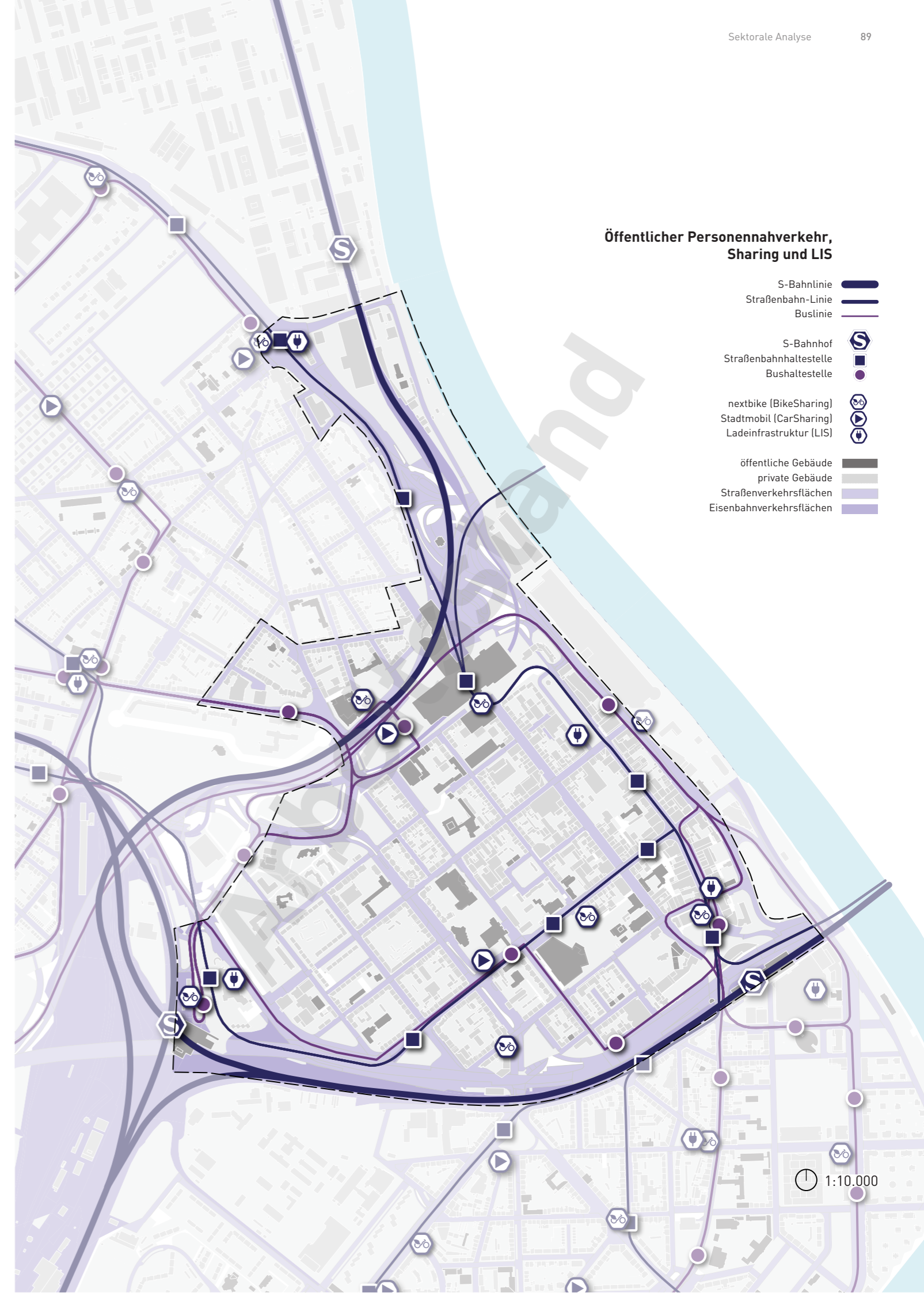
Fazit

Das Mobilitätsgeschehen in der Innenstadt von Ludwigshafen ist aktuell maßgeblich vom Kfz-Verkehr geprägt. Die beiden Achsen Hochstraße Nord und Süd verbinden die Stadt mit dem östlich angrenzenden Mannheim und umschließen den Untersuchungsraum und trennen diesen vom umliegenden Umfeld. Zudem wird der Untersuchungsraum von verschiedenen weiteren Hauptstraßen durchzogen. Die massive Straßeninfrastruktur führt zu einem hohen Maß an Versiegelung. Das Angebot im ÖPNV ist positiv zu bewerten. Es verkehren mehrere S-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien. Alle Bereiche des Untersuchungsraums sind vom ÖPNV erschlossen. Außerdem sind erste Angebote für alternative Mobilitätsformen (Sharing) verfügbar. Zudem wurden erste Standorte zum Laden von Elektrofahrzeugen installiert. Die Voraussetzungen für eine Mobilitätswende sind somit gegeben. Die Angebote im Bereich neuer Mobilitätsformen sowie bei der Ladeinfrastruktur sind allerdings weiter ausbaufähig.

Endnoten

1 Stadt Ludwigshafen (o. D.). Verkehr. Parken.
Online: <https://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/verkehr/parken>

yellow z mahl gebhard konzepte Büro Happold



2.12 Akteur*innen und Institutionen

Die Akteur*innenlandschaft in der Innenstadt setzt sich aus zahlreichen engagierten Personen aus verschiedensten Bereichen zusammen. Sie umfasst Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung, der Privatwirtschaft, dem Bildungs- und Kultursektor, den ansässigen Kirchen, Verbänden, Vereinen sowie der Zivilgesellschaft. Alle zusammen verfügen sie über spezifische Kenntnisse über die Begebenheiten, Herausforderungen und Bedürfnisse vor Ort und spielen eine wichtige Rolle im sozialen Miteinander in der Innenstadt. Diese Strukturen gilt es zu fördern und auszubauen, weiter zu vernetzen und zu stärken. Ziel sollte es sein, den Austausch der Akteur*innen untereinander ebenso wie die Bildung von Interessensgemeinschaften zu unterstützen. Die Themen können dabei je nach räumlichem und inhaltlichem Zusammenhang variieren und unterschiedliche Personen involvieren.

Aktuell besteht eine gute Übersicht über die Vertreter*innen der Akteur*innenlandschaft der Ludwigshafener Innenstadt. Im Verlauf des Prozesses wurden diese als Schlüsselpersonen und Impulsgeber*innen qualitativ in den Strategieentwicklungsprozess mit einbezogen. Dies geschah im Rahmen von speziell konzipierten Workshops.

Arbeitsstand



2.13 Fazit: Stärken und Herausforderungen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Wandel, sowohl soziodemografisch als auch räumlich. Dies stellt die Stadt vor Herausforderungen und bietet gleichzeitig eine große Chance für positive Veränderungen, aufbauend auf vorhandenen Stärken, an die es anzuknüpfen gilt.

Im Folgenden werden die zentralen Stärken und Herausforderungen der Innenstadt ergänzend zu den Faziten der jeweiligen Themenfelder nochmals in einer abschließenden Beurteilung zusammengefasst und räumlich verortet (s. SWOT Karte Seite 91).

Im Hinblick auf die soziale Infrastruktur ist das gute Angebot an sozialen Einrichtungen hervorzuheben, das Potenzial dafür bietet, ein zusammenhängendes Netzwerk an Einrichtungen zu etablieren und damit der vielfältigen Bevölkerung eine Anlaufstelle und ein Angebot zum Austausch zu bieten. Eine Herausforderung dabei stellt die Suche nach Räumlichkeiten für soziale Einrichtungen und die Deckung der Nachfrage dar.

Ein Plus der Innenstadt, das auch überörtlich ausstrahlt, sind die starken kulturellen Einrichtungen wie die Stadtbibliothek, der Pfalzbau, die Philharmonie und das Wilhelm-Hack-Museum. Sie bilden ein stabiles Gerüst und Anziehungspunkte für eine zukunftsfähige und vielseitige City.

Als große Herausforderung demgegenüber steht das stark eingeschränkte Angebot an hochwertiger Gastronomie in der Innenstadt, das es aufzuwerten gilt, um die Nachfrage der Bewohner*innen nach einem vielseitigen gastronomischen Angebot zu decken.

Eine ähnliche Problematik herrscht mit dem mangelhaften Angebot im Bereich des Einzelhandels vor. Dieses ging in den letzten Jahren durch Onlineshopping deutlich zurück und die „klassische“ Einkaufsfunktion der City stand fortan in Frage.

Frequentierte Räume wie der Berliner Platz stellen dahingehend eine Chance dar, den Konsum in der Innenstadt in gewissem Maße anzukurbeln.

Ein räumlicher Faktor, der sich positiv auf die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt auswirken kann, ist die historisch gewachsene Blockstruktur. Diese bildet aufgrund ihres klaren Gerüsts eine solide Basis für Anpassungen im Stadtgefüge. Laufende Sanierungsprojekte geben bereits gute Beispiele für eine Aufwertung der Wohnqualität in der bestehenden Stadtstruktur.

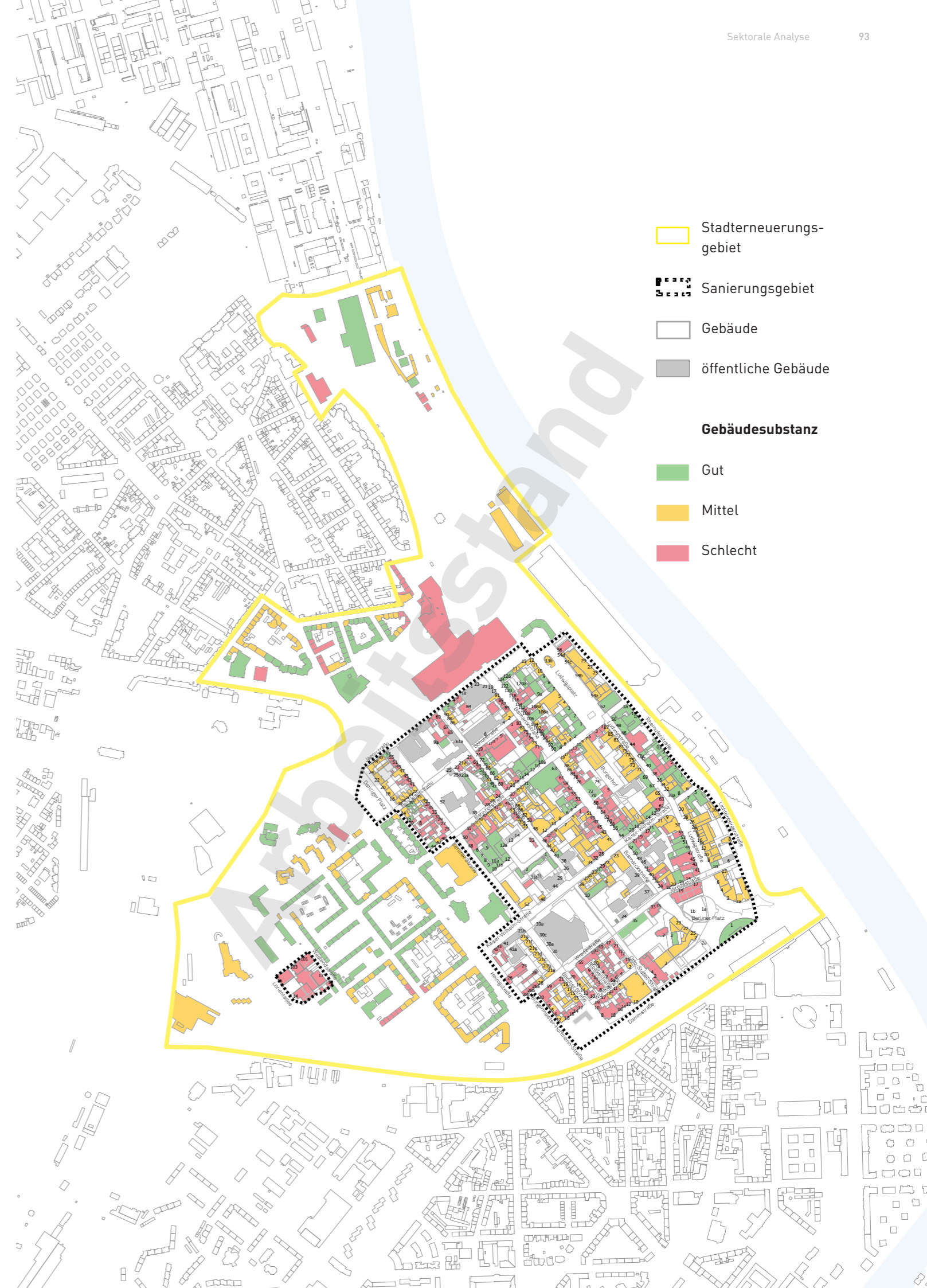
Doch diese positiven Sanierungsprojekte finden sich nur vereinzelt in der Innenstadt. Die Bausubstanz und das Wohnungsangebot ist in weiten Teilen verbesserungswürdig.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung wurde die Bausubstanz im Sanierungsgebiet genauer betrachtet. Die Bewertung erfolgte anhand von Ortsbegehungen mit Fotodokumentation des Bestandes am 12. bis 13. April 2021 und 5. bis 6. Juli 2021 durch das Planungsteam sowie weiteren Ortsbegehungen der Sanierungsbehörde. Abgeglichen wurden die Ergebnisse mit der Kartierung von Stadtumbauprojekten im digitalen Stadtplan Ludwigshafens.

Bei der Beurteilung der Gebäudesubstanz wurden sowohl die Ausstattung der Wohngebäude mit Balkonen und Fenstern untersucht, als auch der Zustand der Fassaden. In der Innenstadt treten zahlreich abgeblätterter Putz oder defekte Fassadenplatten auf. Zudem sind der Zustand der Fenster und die Ausstattung mit einem Wärmedämmverbundsystem (WDVS) Indizien für die Beurteilung der Energieeffizienz der Gebäude. In der Innenstadt treten beispielsweise vermehrt Einfachverglasungen von Türen und Fenstern auf. Die Einteilung der Bausubstanz erfolgt in drei Kategorien, die im Plan jeweils einer Farbe zugeteilt sind. Diese reicht von schlecht (rot) über mittel (dunkelorange) bis hin zu gut (grün). Als Ergebnis der Bewertung der Bausubstanz ergaben sich zwei Bereiche mit erheblichen städtebaulichen Missständen, die künftig das Sanierungsgebiet darstellen. Zum Einen der Innenstadtbereich zwischen Rathaus und Berliner Platz sowie Heinigstraße und Rheinuferstraße und zum Anderen der Block zwischen Bahnhofstraße, Westendstraße, Dörrhorststraße und Loriantallee.

Eine weitere Herausforderung im Hinblick auf die Bausubstanz stellt das einseitige Wohnungsangebot dar. Dieses spricht aufgrund seiner Wohnungsgrößen viele Zielgruppen nicht an. Insbesondere besteht ein Mangel an hochwertigen und familientauglichen Wohnungen. Vor dem Hintergrund, dass sich die Ludwigshafener Innenstadt durch ihren hohen Wohnanteil auszeichnet und dies eine große Chance für eine resiliente Gestaltung der Innenstadt darstellt, ist die Erweiterung der Angebotsvielfalt eine wesentliche Herausforderung.

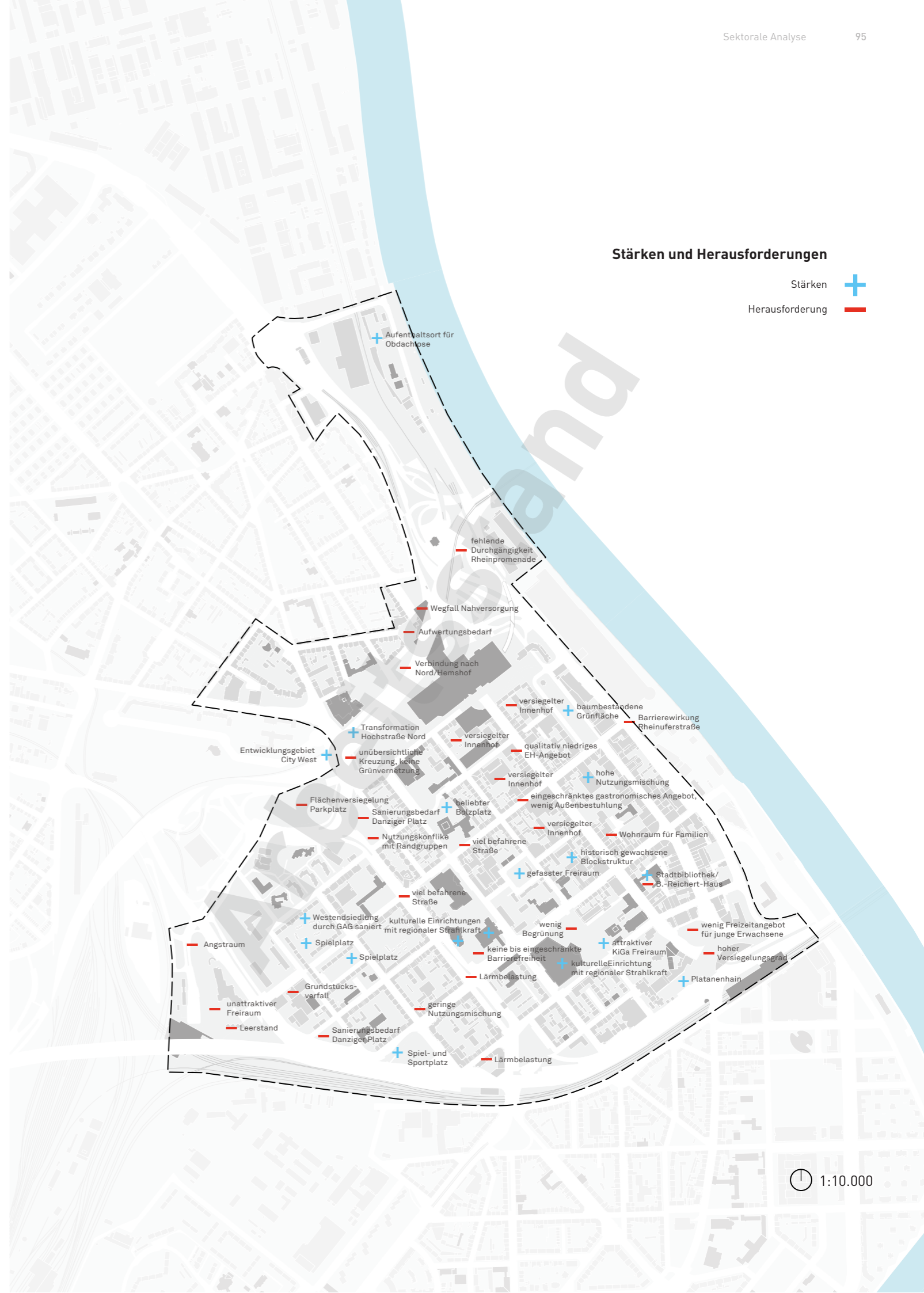
Gleichzeitig besteht hoher Handlungsbedarf darin, die Freiräume und damit das Wohnumfeld aufzuwerten. Bisher hat die Innenstadt ein deutliches Defizit an Grünflächen. Außerdem ist die Gestaltung der



bestehenden Grünflächen teilweise nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere die Stadtplätze sind gekennzeichnet von einem hohen Versiegelungsgrad, der entgegen der notwendigen Trends von Schwammstädten, keine Versickerung anfallenden Niederschlagswassers zulässt. Der hohen Bevölkerungsdichte steht außerdem ein deutlicher Mangel an Spiel- und Bewegungsangeboten für Jung und Alt gegenüber. Die Gestaltung der Freiräume ist damit eine zentrale Herausforderung und Chance für die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Wohnstandort.

Die Herausforderungen in der Gestaltung der Freiräume sind dabei stets im Kontext mit dem Thema Verkehr zu betrachten. Aktuell prägt der Kraftverkehr die Innenstadt. Diese Dominanz ist nicht mehr zeitgemäß, schafft Barrieren und der ruhende Verkehr mindert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine große Chance für eine Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs stellt das leistungsstarke Netz des öffentlichen Personennahverkehrs dar, an das angeknüpft werden kann. Um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern ist zusätzlich zur Stärkung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln der Ausbau des Radwegenetzes anzustreben, das bisher nicht konsistent gestaltet ist.

Arbeitsstand



3. Zwischenfazit und Ausblick

Zwischenfazit und Ausblick

Die Ludwigshafener Innenstadt befindet sich im Wandel. Unter anderem die übergeordneten, gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen der Umwälzungen im Einzelhandel oder die Verkehrswende haben konkrete Auswirkungen auf die Innenstadt Ludwigshafens. Der Umbau der Hochstraße Nord zur ebenerdigen Helmut-Kohl-Allee eröffnet dabei die Möglichkeit zur Entwicklung der City West. Der Abriss des Rathauses ergibt einerseits neue Verknüpfungen, stellt aber andererseits die Kräfteverhältnisse in der Innenstadt in Frage. Sicher ist: Der Norden der Innenstadt wird ein neues Gesicht erhalten. Auch der soziodemografische Wandel stellt eine große Herausforderung für die Innenstadt dar. Die Innenstadt als Wohn-, Lebens- und Arbeitsort hat mehr denn je Relevanz für die Zukunftsfähigkeit der Stadt. Dazu gehören qualitätsvolle Grün- und Aufenthaltsräume genauso wie lebendige Orte und ein neues Mobilitätsverständnis.

Um die Innenstadt dauerhaft „auf Kurs“ zu bringen, gilt es nun, das Fundament der detaillierten Erkenntnisse der sektoralen Analyse zu nutzen und in das zu erarbeitende Entwicklungskonzept zu überführen. Dabei werden die als wertvoll identifizierten Elemente geschickt eingebunden und die teils sehr unterschiedlichen Teilbereiche sinnvoll in Beziehung gesetzt. Das Entwicklungskonzept wird sein Potenzial für die künftige Stadtteilentwicklung dann entfalten können, wenn es auf der einen Seite klare, dauerhafte Entwicklungsziele und strategische Leitlinien formuliert, auf der anderen Seite dynamische, prozessorientierte Komponenten enthält, um auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die anstehenden Transformationen von großer Bedeutung.

Im nächsten Arbeitsschritt werden Handlungsfelder, Entwicklungsschwerpunkte und Kernaussagen für die Innenstadt formuliert. Daraus wird der Entwurf eines Zukunftsbildes abgeleitet, das als Orientierungsrahmen und kommunizierbares Raumbild dient.



Arbeitsstand