

---

Neuaufstellung des einheitlichen Regionalplanes Rhein-Neckar; Anregungen und Bedenken der Stadt Ludwigshafen

KSD 20124158

---

**ANTRAG**

Nach der [Stimmzahl] ausgesprochenen Empfehlung des [Gremium] vom [Datum]:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Der Stadtentwicklungsausschuss und der Stadtentwicklungsbeirat nehmen den Bericht der Verwaltung zum bisherigen Verfahren und zu den vorgeschlagenen Bedenken und Anregungen zur Kenntnis und empfehlen dem Stadtrat, die hier unter Punkt 1 bis 3 vorgeschlagenen Bedenken und Anregungen, sowie die weiteren Hinweise als Stellungnahme der Stadt Ludwigshafen zu beschließen und dem Verband zu übermitteln.

## 1. Grundsätzliche Anmerkungen:

- 1.1 Bei der Aufstellung eines gemeinsamen Regionalplans sollte trotz unterschiedlicher Landesplanungsgesetze und Landesentwicklungsprogramme darauf geachtet werden, die Grundsätze und Ziele der Raumordnung für alle Gebiete gleich auszulegen. Es sollte vermieden werden, dass bei einem einheitlichen Regionalplan in Hessen oder Baden-Württemberg andere Maßstäbe angelegt werden als in Rheinland-Pfalz. Dies gilt insbesondere für die Interpretation der Orientierungswerte für Bevölkerung und Wohnbauflächen (in Rheinland-Pfalz als Ziel, in den anderen Ländern als Grundsatz zu beachten), sowie für die unterschiedliche Wichtung der Straßenverbindungen.
- 1.2 Grundsätzlich muss das Oberzentrum Ludwigshafen im Rahmen der regionalen zentralörtlichen Funktionszuweisung Entwicklungsoptionen für Gewerbe und Wohnen haben – auch und gerade ohne militärische Konversionsflächen. Dies muss auch im Interesse der Metropolregion Rhein-Neckar sein, die nur durch Bereitstellung von Entwicklungsoptionen an zentraler Stelle ihr Ziel, zu den attraktivsten Regionen in Europa zu gehören, erreichen kann. Dies gilt insbesondere für mögliche Arrondierungen im Zusammenhang mit Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs und mit Erschließungschancen an überörtlichen Straßen bzw. an potenziellen neuen Anschlussstellen.
- 1.3 Diese Entwicklungsoptionen sind auch wichtig im Zusammenhang mit der (auch vom Land unterstützen) Ansiedlung Technologie-orientierten Gewerbes zur Verbreiterung unserer wirtschaftlichen Basis, aber auch für mögliche Flächenansprüche in Folge der Funktion als Güterumschlagsplatz entlang der Rheinschiene (hier vor allem im Zusammenhang mit dem EU-Projekt CODE 24 - Entwicklungskorridor Rotterdam – Genua) müssen Entwicklungsspielräume bestehen.
- 1.4 Die Anregungen der AG „Geschlechtergerechte Planung“ der Stadtverwaltung sollen ebenfalls bei der Neuaufstellung des Regionalplanes berücksichtigt werden:  
*„Die AG Geschlechtergerechte Planung nimmt zum vorliegenden Entwurf wie folgt Stellung:*
- *Wir begrüßen, dass Gender Mainstreaming als Leitprinzip der räumlichen Planung in der Metropolregion Rhein-Neckar zugrunde gelegt wird und im Leitbild verankert ist.*
  - *Nach dem Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) hat die Regionalplanung „eine Evaluierung der Umsetzung von Gender Mainstreaming durchzuführen und zu dokumentieren“. Ein entsprechender Satz sollte auch in den Einheitlichen Regionalplan für die Metropolregion aufgenommen werden.*
  - *Wir begrüßen, dass sich der VRRN mit seinen Netzwerken bisher für Familien sehr engagiert hat. Wir sind allerdings der Meinung, dass weitere Zielgruppen, wie z.B. berufstätige allein stehende Männer und Frauen, in den Blick genommen werden müssen. Die gewonnenen Erkenntnisse sollten bei der Ausgestaltung insbesondere der Ziele und Grundsätze in den genannten Kapiteln mit einfließen.*
  - *Wir befürworten die Erstellung eines Genderchecks analog dem Gendercheck zu LEP IV.*
  - *Ansonsten wird auf die Stellungnahme verwiesen, die der FrauenMitPlan e.V. direkt beim Verband als Stellungnahme eingereicht hat.*
- 1.5 Im Leitbild des Entwurfs sind unter anderem auch die „sozialen Entwicklungen“ genannt. Die Vision 2025 fordert: „die Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung ist an dem Grundsatz einer sparsamen Inanspruchnahme natürlicher und finanzieller Ressourcen und den sozialen Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen zu orientieren“. Außer dem vielbesprochenen demografischen Wandel wird in dem Entwurf nur noch der Bevölkerungsrückgang als soziale Entwicklung benannt. Es gilt sicher demnach „die Belange älterer Menschen verstärkt zu berücksichtigen“ aber

nicht nur. Gerade in der Metropolregion Rhein-Neckar und für Ludwigshafen als Oberzentrum gilt, das Miteinander von Generationen, die Zusammensetzung der Bevölkerung im Hinblick auf Herkunft und sozialer Mischung bei allen Planungen im Blick zu haben.

## **2. Konkrete Bedenken und Anregungen sowie Hinweise zu den Plansätzen und zur Begründung:**

- 2.1 Im Textteil des Regionalplans, **Plansatz Z 1.4.2.2** (Erläuterung im Anhang Nr. 1.2) sind die Oberzentren Mannheim und Heidelberg insgesamt, bei der Stadt Ludwigshafen lediglich die Kernstadt und Rheingönheim als „Siedlungsbereich Wohnen“ genannt. Hier **fordert die Stadt Ludwigshafen**, dass hier auch die Gesamtstadt als „Schwerpunkt Siedlungsbereich Wohnen“ ausgewiesen wird.
- 2.2 In den **Plansätzen 1.4.2.3 bis 1.4.2.5** werden „Orientierungswerte 2020“ genannt, die in Anhang Nr. 2 festgeschrieben sind. Diese sind Grundlage für die Ausweisung neuer Siedlungsflächen; für den rheinland-pfälzischen Teilraum gelten die in Anlage Nr.2 festgesetzten Werte als Schwellenwerte und damit als (nicht abwägbares) **Ziel** (gem. Landesgesetz sind diese Werte in Baden-Württemberg als Orientierungswerte zu sehen und damit als abwägbare Grundsätze). Die als Grundlage für den Wohnbauflächenbedarf dienende Bevölkerungsvorausberechnung der Universität Mannheim ist methodisch aus unserer Sicht nachvollziehbar. Allerdings wurden in Einzelfälle „regionalplanerische Modifikationen“ vorgenommen, die sich auf das Ergebnis (also auf die Orientierungs- und Schwellenwerte) auswirken. Für die Stadt Mannheim wurde eine solche Modifikation z.B. vorgenommen und der zunächst negative Wert von -1% auf „0“ angepasst; dies ist für ein Oberzentrum nachvollziehbar. Für Ludwigshafen ergab die Prognose bereits eine weitgehende Stabilisierung der Bevölkerungszahl. Warum allerdings im aktuellen Entwurf (März 2012) der „korrigierte Orientierungswert“ für Mannheim nun bei +1% liegt – während es für das OZ Ludwigshafen keinerlei Korrekturen gab - kann nicht nachvollzogen werden. Hier **fordert die Stadt Ludwigshafen** eine Korrektur, da noch dazu die Schwellenwerte der Abwägung entzogen sind.
- 2.3 Im Plansatz G 1.4.2.6 wird als Grundsatz festgelegt, dass für Oberzentren ein Dichtewert von 90 Einwohnern/ha (bzw. 43 Wohneinheiten / ha) im Zuge einer flächensparenden Siedlungsentwicklung angestrebt werden soll. Diese Festlegung kann aus Sicht der Stadt Ludwigshafen so nicht akzeptiert werden. Der Dichtewert kann lediglich als Mittelwert bzw. als Richtwert im Stadtzentrum bzw. in eng bebauten Stadtteilzentren dienen, denn selbstverständlich sind auch in Oberzentren Siedlungsgebiete mit einer geringen Einwohnerdichte (insbesondere dörflich geprägte Stadtteile, Einfamilienhausgebiete, Gebiete mit Doppelhäusern) notwendig, um so höherwertiges Wohnen zu gewährleisten und ein Abwandern der Bevölkerung ins Umland zu verhindern. In solchen Gebieten wäre der o.g. Wert nicht einzuhalten, was zumindest der Erläuterung zu 1.4.2.6 („... und sollen vor allem im Rahmen einer Neuausweisung von Wohngebieten nicht unterschritten werden“) widersprechen würde. **Die Stadt Ludwigshafen fordert** hiermit eine entsprechende Umformulierung des Grundsatzes, damit Neubaugebiete (z.B. mit Doppelhaushälften und 20 bis 25 Wohneinheiten je ha) nicht gegen diesen Grundsatz verstoßen.
- 2.4 Ludwigshafen ist insgesamt – außer den Stadtteilen Oppau, Edigheim und Maudach als regionaler Gewerbeschwerpunkt ausgewiesen (**Plansatz Z 1.5.2.2**; Erläuterungen in Anhang Nr. 1.4) Hier **fordert die Stadt Ludwigshafen**, auf die Einschränkungen zu verzichten, zumindest jedoch die Einschränkung Maudach zurückzunehmen.
- 2.5 Die im **Plansatz Z 1.5.2.3** und in der Raumnutzungskarte ausgewiesenen Vorranggebiete für Gewerbe und Dienstleistungen (für Ludwigshafen: Nördlich A 650 und Entwicklungsachse West) sind aus unserer Sicht hinsichtlich ihrer Eignung und prioritären Verwendung etwas zu eng gefasst. Dies gilt insbesondere für die in der

Erläuterung auf S. 51 dargelegten „besonderen Standorteignung“ „flächenintensive Logistikunternehmen“ für die Fläche nördl. A 650. Aber auch der als Ziel formulierte **Plansatz Z 1.5.2.4**, nachdem in diesen Vorranggebieten großflächiger Einzelhandel und Veranstaltungszentren grundsätzlich ausgeschlossen sind, kann im Einzelfall zu einer zu starken Einschränkung der Gewerbeentwicklung führen. Von der Stadt Ludwigshafen wird nicht etwa die hohe Wertigkeit bzw. die regionale und überregionale Bedeutung dieser Standorte infrage gestellt, sondern gerade wegen dieser Bedeutung darf die Entwicklungsfähigkeit dieser Flächen nicht zu stark eingeschränkt werden. Daher **fordert die Stadt Ludwigshafen** den Verband auf, die zugewiesene besondere Standorteignungen und die Vorrangfunktion für beide Flächen herauszunehmen. Alternativ wäre zu prüfen, inwieweit gerade in Oberzentren Ausnahmetatbestände beim Plansatz Z 1.5.2.4 greifen und formuliert werden können.

- 2.6 Dem Vorschlag der Oberzentren, nur die Innenstädte als regional bedeutsame oberzentrale Versorgungsbereiche auszuweisen, wurde gefolgt (**Plansatz Z 1.7.3.1**). Für die übrigen zentralen Versorgungsbereiche (Stadtteilzentren, Quartierszentren) muss aber ein expliziter Verweis auf die kommunalen Einzelhandelskonzepte erfolgen, da eigentlich in allen zentralen Versorgungsbereichen (also auch in den nicht in der Karte dargestellten Stadtteilzentren und Quartierszentren) zentrenrelevanter Einzelhandel – auch oberhalb der Großflächigkeit – sinnvoll und gewünscht ist. Dies erscheint beim derzeitigen Entwurf gefährdet. Daher **fordert die Stadt Ludwigshafen**, konkret auf die kommunalen Einzelhandels- und Zentrenkonzepte zu verweisen und die entsprechende Öffnungsklausel vorzunehmen. Die Stadt wird dem Verband das beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ludwigshafen 2011 zusammen mit der Stellungnahme zum Einheitlichen Regionalplan zuschicken mit der Bitte, dies zu Grunde zu legen.
- 2.7 Wenn die Regionalplanung Einzelhandelsagglomerationen kleinflächiger Einzelvorhaben wie ein Einzelhandelsgroßprojekt behandeln will (**Plansatz Z 1.7.4.1**), kann, wie oben dargelegt, die Ansiedlung zentrenrelevanten Einzelhandels in den Stadtteilzentren ggf. abgelehnt werden; hier ist Nachbesserung nötig und es gilt die unter 2.5 formulierte **Forderung**. Weiterer **Hinweis**: unklar und unsicher ist die baurechtliche Steuerung und Umsetzbarkeit des Ziels, wenn baurechtlich die Voraussetzung von „Einkaufszentrum“ nicht erfüllt ist und jedes Vorhaben einzeln beurteilt werden muss (Entscheidung des BVerwG vom 24.11.2005).
- 2.8 Die **Stadt Ludwigshafen fordert**, die Ergänzungsstandorte (**Plansatz Z 1.7.3.2**) für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel aus dem Entwurf des Einzelhandelskonzeptes analog 2.6 zu übernehmen.
- 2.9 Ein Heranrücken von Restriktionen – insbesondere der Grünstreife und Grünstreifen; **Plansatz Z 2.1.3** - bis hart an die Siedlungsränder ist seitens des Verbands mit Absicht in der gesamten Region vorgenommen worden. Hier soll aus Sicht der Stadt Ludwigshafen der Rahmen, wie er im Regionalen Raumordnungsplan 2004 gelegt ist, zumindest für die Oberzentren nicht unterschritten werden. Darüber hinaus sollen einzelne, für mögliche Siedlungsentwicklungen wichtige Flächen restriktionsfrei dargestellt werden. Der Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ wird jedoch grundsätzlich begrüßt. Die **konkreten Forderungen der Stadt Ludwigshafen** in diesem Zusammenhang sind in Punkt 3.1 und 3.2 dargestellt und in der Karte verortet.
- 2.10 Funktionales Straßennetz, **Plansatz 3.1.2**: Durch die (nachrichtliche) Übernahme der Straßenkategorien aus den jeweiligen Landesplänen sind überörtliche und überregionale Straßen in Rheinland-Pfalz anders eingestuft (in der Regel eine Stufe niedriger) als in Baden-Württemberg. Auf Ludwigshafen Gemarkung ist die B44 und die A650 als regionale Achse eingetragen, was zwar den Landesprogrammen, aber nach unserer Auffassung nicht der Bedeutung entspricht (so ist z.B. die B 44 in Mannheim als bedeutender eingestuft als die A 650 in Ludwigshafen bzw. die A 650

ist dargestellt in der gleichen Wertigkeit wie die Verbindungsstraße Herxheim – Lamsheim). Aus unserer Sicht müsste B 44 und A 650 inscl. Der Rheinbrücken als überregionale Straßenverbindungen dargestellt werden. Hier **fordert die Stadt Ludwigshafen** den Verband nochmals auf, dies zu prüfen, auch im Hinblick auf mögliche Förderungen durch EU, Bund und Land.

- 2.11 Auch bezüglich der Hochstraßen (Sanierung!) **fordert die Stadt Ludwigshafen** den Verband nochmals auf zu prüfen, ob eine (bisher nicht eingetragene) Ausbausignatur in der Raumnutzungskarte im Hinblick auf Bundes- und Landesförderung förderlich oder abträglich wäre.
- 2.12 Die Regelung zur Rheinquerung südlich von Ludwigshafen ist wie beschlossen erfolgt. Im Textteil ist ein gesonderter Hinweis auf das Sanierungserfordernis der Hochstraßen in Ludwigshafen und Mannheim aufgenommen, allerdings nicht im Plan; siehe Punkt 2.11.
- 2.13 **Hinweis:** Seit längerem geplante Infrastruktureinrichtungen wie z.B. die Ortsrandstraße Ruchheim und die Stadtbahnverlängerung z.B. in die Pfingstweide und nach Neuhofen sollen weiterhin ohne die Notwendigkeit eines Zielabweichungsverfahrens möglich sein. Darüber bestand Konsens mit der Verbandsverwaltung.
- 2.14 Funktionales Schienennetz, **Plansatz 3.1.3:** Hier fehlen in der Raumnutzungskarte die Haltepunkte Westlich B 9 und der geplante Haltepunkt Ruchheim-Ost bei der RHB, sowie der Ausbau des S-Bahnhaltepunktes Oggersheim bei der Nahverkehrsachse Ludwigshafen – Mainz im **Plansatz 3.1.3.4.** Hier **fordert die Stadt Ludwigshafen** eine entsprechende Ergänzung.
- 2.15 Beim Güterverkehr (Plansatz 3.1.5) ist die Hafensbahn Mundenheim nicht in der Raumnutzungskarte dargestellt. Hier wird unter Punkt 3.3... die **Forderung** nochmals konkretisiert. **Hinweis:** Das Kombi-Terminal im Kaiserwörthhafen sollte ebenfalls wie die anderen Terminals genannt werden.
- 2.16 Beim Radverkehr (**Plansatz 3.1.6**) sollte auch verstärkt die Nutzung im Alltagsverkehr formuliert werden, nicht nur auf den Freizeitverkehr abgehoben werden (**Hinweis**).
- 2.17 Beim Thema Windenergie (**Plansatz Z 3.2.4.3**) gab es Änderungen bei den Vorgaben durch die neuen Landesregierungen. Kategorie der Ausschlussgebiete (alle Gebiete außer den Vorranggebieten: absoluter Ausschluss) wurde gestrichen; die Kategorie Restriktionsgebiete (in der Regel nicht für Windenergie geeignet!) wurde eingeführt. Windenergieanlagen sind auch außerhalb der Vorranggebiete im Rahmen des FNP's der Kommunen möglich, aber i.A. nicht in Restriktionsräumen. Es ist jedoch ist nicht ersichtlich, warum der Maudacher Bruch kein Restriktionsgebiet ist (Karte 6, S. 157). Hier **fordert die Stadt Ludwigshafen** den Verband auf zu prüfen, ob hier nicht ein Restriktionsgebiet auszuweisen ist (Landschaftsschutz, Naherholung bzw. weitere regionalplanerische Restriktionen). **Hinweis:** es wäre auch eine Konkretisierung hilfreich, wann eine Windenergieanlage als „raumbedeutsam“ gilt. Des Weiteren soll am gemeinsamen Flächennutzungsplan mit den Umlandgemeinden Frankenthal, Bobenheim-Roxheim, Lamsheim, VG Maxdorf und Mutterstadt und seinen Darstellungen festgehalten werden.

### **3. Konkrete Bedenken und Anregungen zur Raumnutzungskarte (s. Anlage 1):**

- 3.1 Die **Stadt Ludwigshafen fordert**, das im Rahmen des neuen Planentwurfs für den einheitlichen Regionalplan erfolgte Heranrücken von Restriktionen (insbes. Landwirtschaftliche Vorrangfläche, Grünzäsur und regionaler Grünzug; oben in Punkt 2.9 erläutert) wieder auf das Maß des bisherigen regionalen Raumordnungsplanes Rheinpfalz 2004 zurückzunehmen. Dies gilt insbesondere für das Heranrücken der Restriktionen

- rund um den Siedlungskörper von Ruchheim, insbesondere im Süden und Südwesten (**Karte Nr. 1**)
- im Bereich Maudach südlich der Umgehungsstraße (**Karte Nr. 2**)

3.2 Darüber hinaus **fordert die Stadt Ludwigshafen**, auch gegenüber dem bisherigen gültigen Raumordnungsplan Rheinpfalz an einigen Stellen aus verschiedenen Gründen Restriktionen zurückzunehmen (s. auch oben unter Punkt 2.9):

- Im Umfeld eines möglichen Autobahnanschlusses an die A 650 sollen die Flächen südlich des Gewerbeparkes „Westlich B 9“ restriktionsfrei gehalten werden, um mögliche Entwicklungen / Neuausweisungen im Zusammenhang und im Umfeld eines künftigen Autobahn-Anschlusses / Umbau Oggersheimer Kreuz nicht zu erschweren. Der Autobahnanschluss selbst muss ohne Zielabweichung möglich sein. Wenn keine Berücksichtigung in der Raumnutzungskarte erfolgt, sollt dies im Text Erwähnung finden. (**Karte Nr. 3**)
- Die Fläche Im Oberfeld südlich der B9 neben des AS Mutterstadt an der Gemarkung Limburgerhof ist gem. unserem FNP von 1999 restriktionsfrei zu halten. Gleiches sollte sinnvollerweise aber auch von Limburgerhof auf deren Seite eingefordert werden. (**Karte Nr. 4**)
- Jugendfarm Pflingstweide ist als Grünzäsur dargestellt – hier gibt es Planungen für eine Reithalle! Forderung: Rücknahme der Restriktion alaog dem vorigen Punkt, um bauliche Maßnahmen zur Entwicklung der vorhandenen Nutzung zu ermöglichen (**Karte Nr. 5**)
- Die Darstellung der Siedlungsfreiflächen und Sportplätze als restriktionsfreie „Sonstige Flächen“ ist mit dem neuen Entwurf erfolgt. Allerdings bleibt in Rheingönheim die Überlagerung mit regionalem Grünzug (**Karte Nr. 6**); die Fläche sollte restriktionsfrei gestellt werden, da sonst die Entwicklungsmöglichkeiten als Flächen für den Sport unterbunden werden.

3.3 Die **Stadt Ludwigshafen fordert** eine Anpassung der Darstellungen, die als nicht konsistent bzw. korrekt angesehen werden, so beispielsweise

- Stadtgärtnerei: hier befinden sich regionale Restriktionen im Bereich des gültigen B-Planes; dies ist anzupassen. (**Karte Nr. 7**)
- Blies: entlang der Nibelungenallee in Fortsetzung der Bliesschule sollten die Restriktionen zurück genommen werden da dort schon Bebauung vorhanden ist. Ergänzung entlang der Straße sollte möglich bleiben. (**Karte Nr. 8**)
- Einige Bahnlinien sind dargestellt, andere nicht (wie z.B. die Hafenbahn in Mundenheim; **Karte Nr. 9**); die Darstellungen sollten vereinheitlicht und damit die Hafenbahn als Signatur aufgenommen werden.
- Die Darstellung der Entwicklungsachse West (**Karte Nr.10**) wie auch des Gebiets „Nördlich A 650“ (**Karte Nr. 11**) als Vorranggebiet Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik wird im Prinzip akzeptiert, allerdings muss gem. Punkt 2.5 gewährleistet sein, dass die spezifische Funktionszuordnung in der Hoheit der Stadt liegt.
- Zumindest die A 650 und die Hochstraßen / Rheinbrücken und ggf. die B 44 sollen gem. Punkt 2.10 als überregionale Straßenverbindung dargestellt werden (**Karte Nr. 12**)
- Es soll gem. Punkt 2.11 geprüft werden, inwieweit die Hochstraße Nord als Ausbaumaßnahme einer überregionalen Straßenbaumaßnahme dargestellt werden soll (**Karte Nr. 13**)

- 3.4 In einigen Punkten wurden Abweichungen der Raumnutzungskarte mit der Erläuterungskarte Natur, Landschaft, Umwelt festgestellt; hier sollte die Erläuterungskarte gem. untenstehenden Punkten entsprechend angepasst werden:
- Raumnutzungskarte und Erläuterungskarte decken sich nicht im Bereich geplantes LSG „Rottwiesen“; Flächen östlich Saumgartenweg incl. Backsteinweiher (**Karte Nr. 14**). Hier wird eine Ergänzung des Grünzugs im südwestlichen Bereich in der Raumnutzungskarte angeregt, der Bereich der Sportflächen soll jedoch analog den Forderungen I.9 und II.2.7 frei von Restriktionen bleiben (wie bisher vorgesehen)
  - In Rheingönheim (Süden) liegt die Signatur „Naherholung“ auf Siedlungsfläche (betrifft Gewerbefläche südlich des Brückweggrabens und auf geplante Wohnbaufläche südlich Neubruch; **Karte Nr. 15**); dies sollte in der Erläuterungskarte zurückgenommen werden
  - Südlich Melm: hier soll analog der in der Raumnutzungskarte zurückgenommenen Grünzäsur Notwende-Melm und Weihergebiet (Ausparung für den Lebensmittelmarkt; **Karte Nr. 16**) auch die Naherholungssignatur in der Erläuterungskarte zurückgenommen werden

### Erläuterung:

Wie bereits in den Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses am 24.6.2010 und am 20.6.2011 berichtet, hat der Verband Region Rhein-Neckar die Aufgabe, für die gesamte Metropolregion einen einheitlichen Regionalplan aufzustellen. Dabei werden die derzeit existierenden drei Regionalen Raumordnungspläne der Teilräume Rheinpfalz, Rhein-Neckar-Odenwald und Südhessen harmonisiert und zusammengefügt.

Bereits vorab zur Erstellung des einheitlichen Regionalplanes wurde 2007 der derzeit gültige Flächennutzungsplan mit allen dazu erfolgten Planänderungen dem Verband übermittelt. Mittlerweile wurden auch erste Stellungnahmen der Verwaltung zu verschiedenen Teilkapiteln wie z.B. regionalbedeutsamer Einzelhandel abgegeben und Gespräche zu grundsätzlichen Themen wie z.B. Darstellungstiefen des Plans mit dem Verband geführt.

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.06.2010 erfolgte eine ausführliche Berichterstattung des im Planungsausschuss des Verbandes im Januar 2010 vorgelegten ersten Arbeitsentwurfes durch den leitenden Direktor des Verbandes, Herrn Trinemeier. Danach hat die Stadtverwaltung Ludwigshafen im August und September 2010 diesen informellen Entwurf des Regionalplanes in allen Ortsbeiräten vorgestellt und diskutiert. Am 22.09.2011 hat die Oberbürgermeisterin allen Fraktionen und den Vertreter/innen in der Verbandsversammlung und im Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein-Neckar Informationen zur bisherigen Stellungnahme der Stadtverwaltung gegeben. Zwischen September 2011 und Februar 2012 wurden auch Erläuterungen in den Fraktionen gegeben.

Im Kern geht es darum darauf zu achten, dass die für die Stadt Ludwigshafen notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten als Oberzentrum bewahrt bleiben. Den von der Verwaltung vorgelegten Anregungen und Änderungswünschen wurden von den Ortsbeiräten grundsätzlich zugestimmt.

Am 4. Oktober 2010 sowie am 15.12.2010 wurden Gespräche mit Vertretern des Verbandes über die ersten Anmerkungen zum Arbeitsentwurf des Regionalplans geführt. Dabei wurden auch die in den Ortsbeiräten gemachten Anregungen dem Verband übermittelt.

Die Anregungen der Verwaltung wurden inzwischen vom Verband geprüft und haben teilweise Eingang in den nun vorgelegten Planentwurf (Stand März 2012) gefunden. Zur Erläuterung wird als Anlage eine Synopse der städtischen Anmerkungen mit Erläuterung der bisherigen Klärung und der noch ausstehenden Forderungen und Hinweisen beigelegt. Hierin erkennbar ist die noch offene Reihe von Forderungen und Vorschlägen, die die Stadt

in obiger Stellungnahme aufgenommen hat und die im Rahmen der Beratungen im Planungsausschuss und in der Verbandsversammlung von den Vertretern der Stadt Ludwigshafen vorgebracht werden können.

Der Offenlagebeschluss für den Entwurf des Regionalplans erfolgte am 30. September 2011 im Planungsausschuss und am 28. Oktober 2011 in der Verbandsversammlung. Die Offenlagefrist endet offiziell Ende August 2012; dem Verband wurde jedoch bereits mitgeteilt, dass der Stadtrat von Ludwigshafen erst in seiner Sitzung am 10.09.2012 über die Bedenken und Anregungen zum Planentwurf entscheiden kann. Nach der Entscheidung des Stadtrates wird die Verwaltung dem Verband die beschlossenen Bedenken und Anregungen übermitteln.

**Anlage:**

1. Übersichtskarte „Anmerkungen zum Regionalplan“ mit den Nummern zu den Hinweisen aus Punkt 3.
2. Synopse der städtischen Anmerkungen mit Erläuterung bisheriger Klärungen sowie ausstehender Forderungen und Hinweise
3. Abstimmungs- und Besprechungstermine zum einheitlichen Regionalplan (Tabelle)

