

Die nachfolgenden vorbereitenden Untersuchungen und die Rahmenplanung des Büros Rittmannsperger GmbH sind hier auszugsweise ohne Pläne dargestellt.

Öa [||•e} åã ^} ÁM, c| |æ ^} Á4} } ^} Á æ&@ | ^{ } ã &@ | Á ^{ } ã ç ^{ ^ ã àæ } \* Á  
^ ã \* ^ • ^ @ } Á ^{ å ^} Á

V ^{ ^{ } } { { ^{ | K € HGF È í í Á HF

# Neustadt an der Weinstraße

## Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplanung „Weststadt / südliche Altstadt“



Ergebnisbericht - November 2008



**Rittmannsperger Architekten** GmbH

Bauplanung + Stadtplanung,

Sanierungsbetreuung

Ludwigshöhstraße 9, **64285 Darmstadt**

Telefon (06151) 9680-0, Telefax (06151) 9680-12

# Neustadt an der Weinstraße

## Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplanung „Weststadt / südliche Altstadt“

Ergebnisbericht - November 2008

**Auftraggeber:** **Stadt Neustadt an der Weinstraße**  
Fachbereich  
Stadtentwicklung und Bauwesen  
Marktplatz 1  
**67433 Neustadt an der Weinstraße**

**Auftragnehmer:** **Rittmannsperger Architekten GmbH**  
Dipl.-Ing. Michael Meyer  
Dipl.-Ing. M.Sc. Simone Schöbel



**Rittmannsperger Architekten GmbH**  
Bauplanung + Stadtplanung,  
Sanierungsbetreuung  
Ludwigshöhstraße 9, **64285 Darmstadt**  
Telefon (06151) 9680-0, Telefax (06151) 9680-12

# **Neustadt an der Weinstraße**

## **Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplanung „Weststadt / südliche Altstadt“**

Ergebnisbericht - November 2008

Der Ergebnisbericht wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber erstellt. Der vorliegende Band enthält die Bestandsanalysen, die Rahmenplanung sowie das Steuerungs- und Finanzierungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen.

---

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1</b>	<b>Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....</b>	<b>6</b>
	1.1.1 Anlass der Vorbereitenden Untersuchungen.....	6
	1.1.2 Ziele und Aufgaben.....	7
	1.1.3 Beteiligungsverfahren .....	7
<b>1.2</b>	<b>Das Untersuchungsgebiet .....</b>	<b>8</b>
	1.2.1 Lage des Untersuchungsgebietes.....	8
	1.2.2 Stadtbaugeschichtliche Entwicklung .....	11
	1.2.3 Einteilung in Teilbereiche .....	13
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme und Analyse.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1</b>	<b>Vorgehensweise .....</b>	<b>18</b>
<b>2.2</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>20</b>
	2.2.1 Bewertung der Bausubstanz .....	20
	2.2.2 Nutzungen und Leerstand.....	27
	2.2.3 Baustruktur .....	41
	2.2.4 Stadtgestalt.....	47
	2.2.5 Grün- und Freiflächen .....	53
	2.2.6 Verkehrssituation .....	59
	2.2.7 Sozial- und Eigentümerstruktur .....	69
<b>2.3</b>	<b>Zusammenfassende Bewertung.....</b>	<b>79</b>
<b>3</b>	<b>Ziele der Sanierung .....</b>	<b>89</b>
<b>3.1</b>	<b>Leitlinien .....</b>	<b>90</b>
<b>3.2</b>	<b>Entwicklungsziele .....</b>	<b>91</b>
<b>3.3</b>	<b>Handlungsschwerpunkte.....</b>	<b>96</b>
<b>4</b>	<b>Wahl des städtebaulichen Instrumentariums .....</b>	<b>99</b>
<b>4.1</b>	<b>Instrumente des Städtebaurechts .....</b>	<b>100</b>
	4.1.1 Soziale Stadt.....	100
	4.1.2 Stadtumbau West .....	101
	4.1.3 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme .....	103
<b>4.2</b>	<b>Wahl des Verfahrens .....</b>	<b>104</b>
<b>4.3</b>	<b>Abgrenzung des Sanierungsgebietes.....</b>	<b>106</b>

---

<b>5</b>	<b>Rahmenplan .....</b>	<b>109</b>
<b>5.1</b>	<b>Konzepte .....</b>	<b>110</b>
5.1.1	Baustruktur und Stadtgestalt .....	110
5.1.2	Nutzungen .....	119
5.1.3	Grün- und Freiflächen .....	127
5.1.4	Verkehr .....	133
5.1.5	Soziales Konzept und Partizipation .....	139
<b>5.2</b>	<b>Vertiefungen.....</b>	<b>142</b>
5.2.1	Walter-Engelmann-Platz / TSG-Freifläche .....	142
5.2.2	Kohlplatz .....	147
5.2.3	Talstraße / Hetzelstraße.....	153
5.2.4	Demeta-Grundstück .....	157
<b>6</b>	<b>Sanierungssteuerung .....</b>	<b>161</b>
<b>6.1</b>	<b>Maßnahmen- und Zeitplan .....</b>	<b>162</b>
<b>6.2</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht.....</b>	<b>167</b>
<b>7</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>169</b>
<b>7.1</b>	<b>Befragung von Schlüsselpersonen.....</b>	<b>170</b>
<b>7.2</b>	<b>Auswertung Bewohner- und Gewerbetreibendenbefragung.....</b>	<b>171</b>
<b>7.3</b>	<b>Auszug aus dem Sozialbericht 2007, Neustadt an der Weinstraße....</b>	<b>174</b>
<b>7.4</b>	<b>Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange.....</b>	<b>176</b>
7.4.1	Liste der Beteiligten.....	176
7.4.2	Zusammenfassung der Stellungnahmen .....	180
<b>7.5</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht.....</b>	<b>185</b>
<b>8</b>	<b>Literaturnachweis .....</b>	<b>193</b>

## Verzeichnis der Pläne

<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>5</b>
	Plan 1/1/01 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes „Weststadt – Landauer Straße“ .....	9
	Plan 1/1/02 Einteilung in Teilbereiche.....	15
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme und Analyse.....</b>	<b>17</b>
	Plan 1/1/03 Bewertung der Bausubstanz.....	25
	Plan 1/1/04 Bestandsanalyse Nutzungen .....	35
	Plan 1/1/05 Bestandsanalyse Leerstand.....	39
	Plan 1/1/06 Bestandsanalyse Baustruktur .....	45
	Plan 1/1/07 Bestandsanalyse Stadtgestalt.....	51
	Plan 1/1/08 Bestandsanalyse Grün- und Freiflächen .....	57
	Plan 1/1/09 Bestandsanalyse Verkehr .....	67
	Plan 1/1/10 Bestandsanalyse Sozialstruktur .....	75
	Plan 1/1/11 Eigentümerstruktur .....	77
	Plan 1/1/12 Missstände und Konflikte .....	85
	Plan 1/1/13 Chancen und Potenziale.....	87
<b>3</b>	<b>Ziele der Sanierung .....</b>	<b>89</b>
	Plan 2/1/01 Handlungsschwerpunkte .....	97
<b>4</b>	<b>Wahl des städtebaulichen Instrumentariums .....</b>	<b>99</b>
	Plan 2/1/02 Abgrenzungsvorschlag für das Sanierungsgebiet „Weststadt / südliche Altstadt“ .....	107
<b>5</b>	<b>Rahmenplan .....</b>	<b>109</b>
	Plan 2/1/03 Konzept Baustruktur und Stadtgestalt.....	117
	Plan 2/1/04 Konzept Nutzungen .....	125
	Plan 2/1/05 Konzept Grün- und Freiflächen.....	131
	Plan 2/1/06 Konzept Verkehr .....	137
	Plan 2/1/07 Vertiefung Walter-Engelmann-Platz / TSG-Freifläche .....	145
	Plan 2/1/08 Vertiefung Kohlplatz .....	151
	Plan 2/1/09 Vertiefung Talstraße / Hetzelstraße .....	155
	Plan 2/1/10 Vertiefung Demeta-Grundstück .....	159
<b>6</b>	<b>Sanierungssteuerung .....</b>	<b>161</b>
	Plan 2/1/11 Realisierungsphasen .....	163
	Plan 2/1/12 Öffentliche Maßnahmen .....	165



## 1 Einführung

Im ersten Teil dieses Kapitels wird die Aufgabenstellung und Ausgangssituation dargestellt. Er beinhaltet u. a. den Anlass zur Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen sowie das Beteiligungsverfahren. Im zweiten Teil ist das Untersuchungsgebiet mit seiner historischen Entwicklung und den einzelnen Teilbereichen zusammenfassend beschrieben.

## 1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

### 1.1.1 Anlass der Vorbereitenden Untersuchungen

Die Altstadt von Neustadt an der Weinstraße wurde bereits vor über 30 Jahren als eines der ersten Sanierungsgebiete in Deutschland ausgewiesen. Aufgrund der durchaus positiven Ergebnisse aus dem Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts, beabsichtigt die Stadt, nun auch das im Süd-Westen an die Altstadt angrenzende Gebiet der „Weststadt – Landauer Straße“, welches das Bahnhofsumfeld einschließt, als neues eigenständiges Sanierungsgebiet prüfen zu lassen.

Dabei wurde und wird von Seiten des Landes Rheinland-Pfalz die Aufnahme des Gebietes „Weststadt – Landauer Straße“ in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm aufgrund der bestehenden Missstände in Aussicht gestellt.

Das Untersuchungsgebiet hat erhebliche städtebauliche Probleme. Das Gebiet wird durch **stark befahrene Hauptverkehrsstraßen** durchtrennt und belastet. Aufgrund dieser Verkehrszäsuren ist die funktionale Verknüpfung einzelner Teilbereiche untereinander und mit der Altstadt wesentlich eingeschränkt. Die Verkehrssituation wirkt sich ebenso negativ auf die Wohn- und Geschäftsnutzungen in der Weststadt und Landauer Straße aus. Verstärkt wird dies durch Lärmimmissionen der angrenzenden Bahnlinie. Diese Situation trägt mit dazu bei, dass in der Weststadt erhebliche städtebauliche Probleme erkennbar werden. Neben einem vermehrten **Leerstand** an Wohn- und Geschäftsgebäuden wird dies auch durch Gestaltungsdefizite in den Erdgeschosszonen und eine vernachlässigte Bausubstanz infolge fehlender Instandhaltung und Modernisierungsmaßnahmen deutlich. Im Hinblick auf diese Bestandssituation ist zu befürchten, dass das Gebiet gegenüber der Altstadt weiter städtebaulich und sozial absinkt.

Das Bahnhofsumfeld bedarf einer besonderen Betrachtung. Bahnhof, Post und Saalbau werden durch die stark befahrene Landauer Straße und die Bahnlinie von der übrigen Bebauung getrennt. Das Bahnhofsumfeld weist erhebliche gestalterische und funktionale Mängel auf. Eine Neugestaltung des gesamten Bereiches ist dringend erforderlich, erste Schritte sind jedoch bereits getan. 2006 hat die Stadt Neustadt an der Weinstraße im Rahmen des interkommunalen Kooperationsprojektes „3 Städte – 3 Plätze“ eine Planungswerkstatt zum Bahnhofsumfeld durchgeführt, auf deren Grundlagen im Jahre 2007 die „Rahmenplanung Neustrukturierung Bahnhofsumfeld“ ausgearbeitet wurde.

**Strukturelle Mängel**, insbesondere im Bereich der Freifächensituation, kennzeichnen auch den Bereich zwischen der Gartenstraße und Landauer Straße sowie einzelne Bereiche entlang der Talstraße. Darüber hinaus fallen im gesamten zu untersuchenden Gebiet Mängel im Straßen- und Freiflächenbereich auf.

Am 29.05.2007 hat die Stadt Neustadt an der Weinstraße die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für das für das Untersuchungsgebiet „Weststadt - Landauer Straße“ beschlossen.

Im Juli 2007 wurde das Büro Rittmannsperger Architekten GmbH von der Stadt beauftragt, die Vorbereitenden Untersuchungen in dem von der Stadt abgegrenzten Untersuchungsgebiet durchzuführen und eine städtebauliche Rahmenplanung mit einem Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungskonzept zu erstellen.

### 1.1.2 Ziele und Aufgaben

Ziel der Vorbereitenden Untersuchungen ist es, die städtebaulichen Defizite und Mängel im Untersuchungsgebiet aufzuzeigen, um Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit zur Behebung dieser Mängel zu gewinnen.

Weitere Ziele sind, die sozialen, funktionalen und baustrukturellen Verhältnisse zu untersuchen, Empfehlungen für geeignete Verfahren zur Umsetzung der städtebaulichen und sozialen Maßnahmen auszusprechen (Bebauungsplan, klassisches oder vereinfachtes Sanierungsverfahren, Entwicklungsgebiet, städtebaulicher Vertrag etc.). In diesem Zusammenhang soll auch ein Vorschlag für die Gebietsabgrenzung eines möglichen Sanierungsgebietes ausgearbeitet werden.

In der städtebaulichen Rahmenplanung werden auf der Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen die Konzepte zur Nutzungsstruktur, zur Baustruktur und Stadtgestalt, zu Grün- und Freiflächen, zu Straßen und Verkehr sowie ein soziales Konzept entwickelt.

### 1.1.3 Beteiligungsverfahren

Am 25.10.07, 12.02.08 und am 28.10.08 fanden Informationsveranstaltungen mit den Anliegern statt. Bei der Auftaktveranstaltung wurde die Analyse sowie die wesentlichen Ziele und Zwecke der Sanierung dargelegt. Bei den folgenden Veranstaltungen wurden die Rahmenpläne erörtert. Am 29. u. 31.10.2007 fanden mit den Anliegern zusätzlich Stadtteilspaziergänge statt. Hier wurden Chancen und Potenziale des Untersuchungsgebietes anschaulich erörtert und Anregungen und Bedenken aufgenommen.

Weiterer Bestandteil der Bürgerbeteiligung ist die Befragung von Experten bzw. Schlüsselpersonen, Bewohnern und Gewerbetreibenden.

Nach der Durchführung der Beteiligungsverfahren – der Träger öffentlicher Belange und der Bürger – sollen die Anregungen bzw. Bedenken eingearbeitet und ein Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungskonzept erstellt werden.



Auftaktveranstaltung am 25.10.2007

(Quelle: Stadt Neustadt an der Weinstraße)

## 1.2 Das Untersuchungsgebiet

### 1.2.1 Lage des Untersuchungsgebietes

Neustadt an der Weinstraße, als Mittelzentrum eingestuft, liegt zwischen den Oberzentren Kaiserslautern, Ludwigshafen/Mannheim und Karlsruhe. Neustadt an der Weinstraße hat rund 53.500 Einwohner, davon etwa 28.300 in der Kernstadt und ca. 25.200 Menschen in den Weindörfern.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den südwestlichen Teil der Neustadter Altstadt, die Weststadt bzw. Vorstadt, das Bahnhofsumfeld sowie den Bereich zwischen Gartenstraße und Landauer Straße. Die zu untersuchende Fläche beträgt rund 33 ha.



Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen

(Quelle: Stadt Neustadt an der Weinstraße)

Die vorläufige Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist im Plan 1/1/01 (Seite 9) dargestellt. Im Süden ist es begrenzt durch die Bahntrasse Kaiserslautern - Ludwigshafen zwischen Talpost (im Westen) und Unterführung Landauer Straße (im Osten). Im Norden begrenzt die Verbindungslinie Talstraße, Ludwigstraße, Marienkirche, Schütt, Hetzelplatz, Landauer Straße und Gartenstraße das Gebiet.

Die definitive Abgrenzung eines eventuell förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes soll sich erst aus dem Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen ergeben.

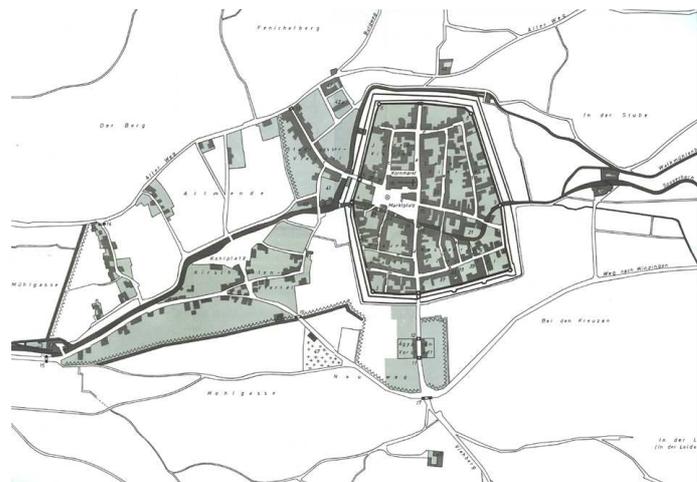


## 1.2.2 Stadtbaugeschichtliche Entwicklung

Im Folgenden wird die historische Entwicklung Neustadts von der Stadtgründung bis heute dargestellt.<sup>1</sup>

Die Stadt Neustadt an der Haardt wurde im späten 12. oder frühen 13. Jahrhundert am Haardtrandgebirge im Speyerbachtal gegründet. 1275 bekam Neustadt die Stadtrechte verliehen und entwickelte sich rasch fort, so dass die Stadt spätestens ab dem 14. Jahrhundert zentralörtliche Bedeutung in wirtschaftlicher, militärischer, administrativer, religiöser und kultureller Hinsicht hatte.

Nach einer Krise, die möglicherweise mit der Teilnahme am Bauernkrieg (1525) verbunden war, erlebte die Stadt Neustadt an der Haardt einen bedeutenden Aufschwung. Im Jahre 1584 hatte Neustadt an der Haardt schätzungsweise um die 1750 Einwohner und war in sechs Stadtviertel eingeteilt. Die von den Stadtmauern umschlossene Altstadt war in vier Stadtviertel aufgliedert und beherbergte etwa zwei Drittel der Neustadter Bürgerschaft. Ein Drittel der Bürger lebten in den zwei größeren Vorstädten (Kirschgartenviertel und Stadtgasserviertel), auf Einzelgehöften und in der kleineren Ägyptenvorstadt außerhalb der Stadtmauern.



Neustadt an der Haardt um das Jahr 1584

(Quelle: Neustadt an der Weinstraße. Beiträge zur Geschichte einer Pfälzischen Stadt, 1975)

Um 1700 existierten 3 Vorstädte:

- das Stadtgasserviertel zwischen Markt und Klausentor;
- das Kirschgartenviertel, jenes Gebiet an Tal-, Linden-, Mandel- und Pulverturmstraße, oft schlicht nur als Vorstadt bezeichnet, und
- die Vorstadt Ägypten zwischen dem inneren und äußeren Hambacher Tor, in der man Zigeuner angesiedelt hatte. Diese nannte man wegen ihrer dunklen Hautfarbe Ägypter, was die Namensgebung des Viertel erklärt.

<sup>1</sup> Vgl. Stadt Neustadt an der Weinstraße (Hrsg.): Neustadt an der Weinstraße. Beiträge zur Geschichte einer Pfälzischen Stadt, Neustadt an der Weinstraße: 1975.



Kataster-Uraufnahme aus dem Jahr 1821 mit Ergänzungen 1836

(Quelle: Neustadt an der Weinstraße: Katasteramt)

Bis zum 19. Jahrhundert war in Neustadt an der Haardt, mit Ausnahme der baulichen Entwicklungen im südlichen Bereich der Hauptstraße, keine nennenswerte städtebauliche Aktivität im Sinne einer Stadterweiterung zu verzeichnen. Nachdem Anfang des 19. Jahrhunderts die Mauern und Türme der Stadtbefestigung fast restlos niedergelegt wurden und Mitte des 19. Jahrhunderts ein allgemeiner wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen war (Reichsgründung, Industrialisierung, Verkehrsentwicklung etc.), wuchs das spätere Neustadt an der Weinstraße rasant über die Grenzen der ehemaligen Stadtmauern hinaus. Diese Entwicklung soll im Folgenden als gründerzeitliche Stadterweiterung zusammengefasst werden. Im Zuge dessen entstanden der Saalbau und der Hauptbahnhof sowie die Viertel um die Amalienstraße/Jahnstraße und Hetzelstraße/Fröbelstraße.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die Reihenhäuser an der Gartenstraße errichtet.

### 1.2.3 Einteilung in Teilbereiche

Das Untersuchungsgebiet „Weststadt - Landauer Straße“ kann aufgrund seiner Nutzungen und Bebauung grob in fünf leicht zu differenzierende Bereiche unterteilt werden. (vgl. Plan 1/1/02 - Seite 15) Das Gebiet besteht aus einem innerstädtisch geprägten Geschäftsbereich, dem gründerzeitlich geprägten Wohngebiet der Weststadt bzw. Vorstadt, dem Bahnhofsumfeld und dem Bereich südlich der Gartenstraße. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Teilbereiche (TB):

#### **TB Weststadt (Nord)**

Der Teilbereich Weststadt liegt in etwa zwischen der Ludwigstraße, Talstraße, Hetzelstraße und Marienkirche. Er besteht überwiegend aus Wohngebäuden der Gründerzeit, vereinzelt mit Läden in den Erdgeschosszonen und Handwerksbetrieben in den Blockinnenbereichen. Teilgebietsgröße: ca. 7,5 ha.

#### **TB Weststadt (Süd)**

Der Teilbereich Weststadt liegt in etwa zwischen der Talstraße und Bahnlinie. Er besteht überwiegend aus Wohngebäuden der Gründerzeit, vereinzelt mit Läden in den Erdgeschosszonen und Handwerksbetrieben in den Blockinnenbereichen. Teilgebietsgröße: ca. 10 ha.

#### **TB Südliche Altstadt**

Der Teilbereich „Südliche Altstadt“ umfasst den innerstädtischen Geschäftsbereich der oberen Hauptstraße (Fußgängerzone) sowie die angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebäude der Talstraße, Landauer Straße, Stangenbrunnengasse und Fröbelstraße. Dieser Bereich ist durch Geschäftsnutzungen in den Erdgeschosszonen geprägt (u.a. stark frequentierte Fußgängerbereiche) und grenzt sich damit funktional deutlich von den übrigen Teilbereichen im Untersuchungsgebiet ab. Teilgebietsgröße: ca. 5,5 ha.

#### **TB Bahnhofsumfeld**

Der Teilbereich Bahnhofsumfeld wird von der Bahnlinie und der Landauer Straße von der Schillerstraße bis zur Unterführung begrenzt. Er umfasst die überwiegend öffentlichen Nutzungen unterliegenden Solitärgebäude des Hauptbahnhofs, der Post und des Saalbaus sowie die Gebäude östlich des Bahnhofplatzes. Teilgebietsgröße: ca. 6 ha.

#### **TB Gartenstraße**

Der Teilbereich Gartenstraße beinhaltet den Bereich zwischen Gartenstraße und Landauer Straße. Das Gebiet zeichnet sich durch eine sehr unterschiedliche Nutzerstruktur auf. Gewerbe(-branch)flächen, Wohnhäuser, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen existieren hier nebeneinander. Teilgebietsgröße: ca. 5 ha.





## 2 Bestandsaufnahme und Analyse

Im ersten Teil dieses Kapitels ist die Vorgehensweise der Bestandsaufnahme und Analyse erläutert. Der zweite Teil enthält die thematisch unterteilte Bestandsanalyse für das gesamte Untersuchungsgebiet in Text und Plan. Abschließend werden die städtebaulichen Missstände sowie die Potentiale des untersuchten Gebietes zusammengefasst und bewertet.

## 2.1 Vorgehensweise

Von September bis November 2007 wurden vom Büro Rittmannsperger Architekten GmbH in Neustadt an der Weinstraße Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt (Stand der vorliegenden Bestandsanalyse ist - wenn nicht anders vermerkt - November 2007). Diese haben zum Ziel, Kriterien für eine spätere Festlegung eines Sanierungsgebietes nach BauGB zu ermitteln.

Dabei konnte auf vorhandene Untersuchungen und Datenbestände, die seitens der Stadt Neustadt an der Weinstraße zur Verfügung gestellt wurden, aufgebaut werden.

Im Wesentlichen handelt es sich um die folgenden Unterlagen (bisherige Untersuchungen, Statistiken, Verfahrensbeschreibungen etc.):

- Digitalisierter Katasterplan des Untersuchungsgebietes
- Aktueller Stand des Flächennutzungsplanes
- Bebauungspläne
- Luftbilder des gesamten Stadtgebietes
- Allgemeine Daten zur Stadtentwicklung (Einwohnerstatistiken etc.)
- Adressscharfe Bevölkerungsdaten und parzellenscharfe Darlegung der Eigentumsverhältnisse
- Rahmenplanungen und Gutachten
  - Gesamtverkehrsplan von 2002
  - Machbarkeitsstudie Stadtdurchfahrt B 39 von 2005
  - Verkehrskonzept Verlegung der B 39 von 2005
  - Rahmenplan Innenstadt von 2007
  - Rahmenplan Bahnhofsumfeld von 2007
  - Stadtkonzeption von 2007.

Die überlassenen Unterlagen wurden gesichtet und analysiert. Die sonstigen Daten, die in dem vorliegenden Zwischenbericht verwendet bzw. dargelegt sind, beruhen auf einer örtlichen Bestandsaufnahme (tabellarische und fotografische Erfassung), Abstimmungsgesprächen mit der Verwaltung sowie auf Gesprächen mit Bewohnern und Akteuren vor Ort.

### **Umfangreiche Begehungen und Befragungen**

In mehreren ausgedehnten Begehungen wurden die einzelnen Gebäude bzw. Straßenzüge des Untersuchungsgebietes zunächst fotografisch erfasst und entsprechend ihrer Nutzung kartiert. Ebenso wurden öffentliche und halböffentliche Räume (Straßen, Plätze, Grünflächen etc.) in den Begehungen aufgenommen und fotografiert. Des Weiteren wurde bei den Begehungen ein besonderes Augenmerk auf Bebauungsstruktur und Überbauungsgrad des Gebietes, die Gestalt der Bebauung und Stadträume, Baualter und Bauzustand sowie die untersuchungsrelevanten Aspekte des ruhenden und fließenden Verkehrs gelegt.

Ergänzt wurden diese Erkenntnisse durch Befragungen von Experten, Bewohnern und Gewerbetreibenden, die darüber hinaus Einblicke in wichtige Hintergrundinformationen und Anregungen hervorbrachten. Als Gesprächsleitfaden dienten die vorgenannten Untersuchungsaspekte der Bestandsaufnahme. Dabei wurden die Befragten (vgl. Liste der Interviewpartner im Anhang) - vor dem Hintergrund ihrer persönlichen Erfahrungen - zu folgenden Punkten befragt:

- Arbeits- bzw. Lebenssituation,
- Alltagserfahrung und Lebensqualität,
- Qualitäten und Missstände des Umfeldes,
- Identifikation, Zusammenleben/ Integration, Sozialstruktur,
- Maßnahmen und Prioritäten,
- weitere zielgruppenspezifische Aspekte.

### **Darstellung**

Die Bestandsanalyse umfasst die **Pläne 1/1/03 bis 1/1/13**. Bei der Bestandserfassung wurde nach folgenden Kriterien erfasst und bewertet:

- **Bausubstanz**
- **Nutzungen und Leerstand**
- **Baustruktur**
- **Stadtbild**
- **Grün- und Freiflächen**
- **Verkehr**
- **Eigentümer- und Sozialstruktur**
- **Missstände und Konflikte**
- **Chancen und Potenziale.**

Abschließend werden städtebauliche Missstände und vorhandene Potenziale zusammenfassend einander gegenübergestellt und im Sinne von zukünftigen Handlungsschwerpunkten analysiert.

## 2.2 Bestandsanalyse

### 2.2.1 Bewertung der Bausubstanz

Die Bestandsanalyse der Bausubstanz (vgl. Plan 1/1/03 - Seite 25) beschreibt den baulichen Zustand jedes einzelnen Gebäudes. Die Bewertung erfolgte im Rahmen der Ortsbegehung nach Augenschein und stellt eine Momentaufnahme des von Außen sichtbaren Gebäudezustandes von Oktober 2007 dar. Im Allgemeinen lassen sich daraus Rückschlüsse auf den Gesamtzustand des Gebäudes bzw. Teilbereiches ziehen, im Einzelfall kann dieses jedoch abweichen.

Die Bausubstanz der Wohngebäude wird im Wesentlichen nach 4 Kategorien bewertet:

- **keine sichtbaren Mängel:**

Bei der Begehung werden äußerlich keine Schäden festgestellt, die Anbauten und Dachaufbauten lassen auf einen aktuellen technischen Standard schließen

- **leichte Mängel:**

Instandhaltungsmängel an der Außenhaut (Fassade, Dach), z.B. Putzrisse, verstopfte Regenrinne mit Schadensansatz, fehlender Anstrich von Holzteilen, u. ä.

⇒ **geringer Instandsetzungsaufwand (Bauunterhaltung erforderlich)**

- **mittlere Mängel:**



keine sichtbaren Mängel

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)



leichte Mängel

deutliche Instandhaltungsmängel an der Außenhaut (Fassade, Dach), z.B. Mängel an Gauben und Kehlblechen, fehlende Dachziegel, Einfachfenster u. ä.

einfacher Ausstattungsstandard

⇒ **größerer Instandsetzungs- und Modernisierungsaufwand**

- **schwere Mängel:**

schwere Schäden an der Außenhaut (Fassade, Dach), wie z.B. abfallender Putz aufgrund Feuchtigkeitsschäden, marode Fenster, konstruktive Mauerwerksrisse, unzureichende Dachdeckung usw., teilweise einsturzgefährdet

niedriger Ausstattungsstandard

⇒ **hoher Instandsetzungs- und Modernisierungsaufwand**

⇒ **durchgreifende Sanierung oder Abbruch notwendig**



mittlere Mängel

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)



schwere Mängel

In der Plandarstellung werden die Kategorien „leichte Mängel“ und „mittlere Mängel“ zusammengefasst dargestellt, da die Übergänge hier oft fließend sind.

Die Gewerbebetriebe sowie die Nebengebäude (Schuppen, Garagen etc.) werden mehrheitlich nicht in die Bewertung mit hinein genommen.

Im Untersuchungsgebiet fallen fünf Bereiche auf, in denen sich **Gebäude mit schweren Bausubstanzmängeln** häufen. Dabei handelt es sich um Ge-

bäude an der Talstraße / Landauer Straße, Amalienstraße, Ludwigstraße, Klausengasse und Hetzelstraße.

Ein Zusammenhang zwischen Baualter und Bauzustand besteht im Untersuchungsgebiet nicht zwingend. Vielmehr besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen Bauzustand und Lage an den Verkehrsachsen. Gebäude an den stark befahrenen Bundesstraßen sind mehrheitlich in schlechterem Zustand als Wohngebäude, die nicht direkt an einer Hauptverkehrsstraße liegen. Des Weiteren fällt auf, dass oftmals ganze Straßenzüge der Weststadt hiervon betroffen sind.

### Talstraße / Landauer Straße

Nach der Bestandsaufnahme vom Herbst 2007 sind vor allem entlang der B39, und zwar durchgängig von der Talpost bis zur Unterführung an der Landauer Straße, leichte bis erhebliche Mängel und Schäden in der Bausubstanz festzustellen. Insbesondere in den Abschnitten zwischen den Demeta-Werken und der Volksbadstraße, zwischen



Talstraße 37-50

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Amalienstraße und Gabelsbergerstraße sowie zwischen Moltkestraße und Unterführung ist der Anteil an Gebäuden mit mittleren bzw. erheblichen Substanzmängeln hoch, darunter befinden sich auch denkmalgeschützte Gebäude.

### Amalienstraße

In der Amalienstraße sind an mehr als der Hälfte der Gebäude leichte bis mittlere Mängel und Schäden festzustellen. Im Teilbereich zwischen Hetzelanlage und Arndtstraße ist der Anteil der Gebäude mit Substanzmängeln besonders hoch.

### Ludwigstraße

Mängel und Schäden in der Bausubstanz treten entlang der Ludwigstraße (B38) fast durchgängig auf. Hier weisen etwa 2/3 aller Gebäude leichte bis mittlere Substanzmängel auf.

### Klausengasse

In der Klausengasse sind durchgängig an etwa 2/3 der Gebäude leichte bis erhebliche Mängel und Schäden in der Bausubstanz festzustellen. Durchgreifender Sanierungsbedarf besteht an zwei Gebäuden (Nr. 15 und 30).



Klausengasse

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

### Hetzelstraße

An mehr als 2/3 der Gebäude in der Hetzelstraße sind leichte bis mittlere Mängel und Schäden festzustellen. Angrenzende Gebäude in der Stangenbrunnengasse und Fröbelstraße sind ebenfalls verstärkt betroffen.





## 2.2.2 Nutzungen und Leerstand

In der Nutzungsanalyse (vgl. Plan 1/1/04 - Seite 35) werden die Nutzungen der Gebäude dargestellt und die Missstände, Mängel sowie Nutzungskonflikte analysiert.

Im Untersuchungsgebiet stehen vier Nutzungsarten im Vordergrund:

- **innenstadtnahe Wohnnutzung** im gründerzeitlich geprägten Gebiet südlich der Talstraße und im Gebiet westlich der innerstädtischen Geschäftsbereiche (zwischen Ludwigstraße und Talstraße)
- **der innerstädtische Geschäftsbereich** mit Dienstleistung, Handel und Gastronomie im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen (entlang der Landauer Straße und Hauptstraße sowie die innenstadtnahen Teilbereiche der Stangenbrunnengasse und Fröbelstraße)
- **öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen** in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofsumfelds (Bahnhof, Post, Saalbau als Veranstaltungsgebäude, ÖPNV etc.)
- **der Bereich gemischter Nutzungen** (Wohnen und Gewerbe) zwischen Gartenstraße und Landauer Straße.

### Innenstadtnahes Wohnen (TB Weststadt Nord und Süd)

Das gründerzeitlich geprägte Gebiet zwischen Talstraße und Bahnlinie dient überwiegend dem Wohnen. Entlang der Talstraße gibt es teilweise Mischnutzung mit Läden im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen. In fast allen Blöcken gibt es kleinere

Handwerksbetriebe, wie z.B. Schreiner-, Spengler- und Dachdeckerbetriebe, die laut Auskunft der Bewohner als nicht störend empfunden werden. Eine größere Gewerbefläche befindet sich mit einem Metallverarbeitungsbetrieb in der Amalienstraße Nr. 42. Dieser Betrieb (Demeta GmbH) hat seine Produktion weitgehend in ein Gewerbegebiet an den Stadtrand verlagert, lediglich die Verwaltung befindet sich noch in den Gebäuden an der Amalienstraße.



Demeta-Grundstück (Quelle: Stadt Neustadt, bearbeitet von Rittmannsperger Architekten)

Im ehemaligen, denkmalgeschützten Volksbad befindet sich heute ein modernes Gesundheitszentrum mit unterschiedlichen medizinischen Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen, welches von den Bewohnern sehr begrüßt wird. Gegenüber dem Volksbad befindet sich eine Sporthalle, die vom hiesigen Turn- und Sportverein (Breitensportverein) für den Hallensport genutzt wird. Dieses aus der Gründerzeit stammende Gebäude steht ebenfalls unter Denkmalschutz. In der Amalienstraße befinden sich das Sozialamt, gegenüber die Oberfinanzdirektion sowie ein Obdachlosenheim. In der Talstraße gegenüber Speyerbach/Seilerbahn gibt es ein Kreditinstitut (Sparkasse).

Das Gebiet zwischen Ludwigstraße, Talstraße und Hetzelstraße dient ebenfalls überwiegend dem Wohnen. In der Hetzelstraße, am Kohlplatz und in der Ludwigstraße befinden sich häufiger gemischte Nutzungen (Läden im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen). In den beiden Blöcken östlich des Kohlplatzes gibt es zwei kleinere wohnnutzungsverträgliche Handwerksbetriebe, darunter eine Glaserei. Am Kohlplatz befindet sich ein neuerer Gebäudekomplex mit mehrgeschossigen Wohngebäuden. Im zugehörigen Gebäude am Kohlplatz sind sowohl Wohnungen als auch Praxen und Büros untergebracht. Des Weiteren gibt es am Kohlplatz u.a. einen Gastronomiebetrieb und eine Spielhalle.



Bischofsgasse

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

In unmittelbarer Nähe der Marienkirche befinden sich ein Gemeindezentrum (Seniorencafé, Pfadfinder, Chor etc.) , ein Pfarrhaus sowie eine soziale Beratungsstelle. Weitere Einrichtungen für religiöse Zwecke gibt es in der Fröbelstraße 16 (CVJM) und der Talstraße 26. Der CVJM bietet ausländischen Kindern eine Hausaufgabenbetreuung an. In der Stangenbrunnengasse 32 befindet sich eine Moschee für Muslime aus Neustadt und Umgebung (überörtliche Bedeutung, Einzugsbereich zum Teil bis Edenkoben!). Ein Kindergarten ist im denkmalgeschützten Gebäude an der Hetzelstraße 14 untergebracht. Außerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich in der Ludwigstraße eine Grundschule, die Westschule, mit angeschlossener Kindertagesstätte. An der Talstraße befindet sich ein Verbrauchermarkt (Lidl) mit Gütern des täglichen Bedarfs. Im gesamten Teilgebiet sind vereinzelt kleinere Läden und Dienstleistungen wie z.B. Friseure, Wäschereien oder Obst- und Gemüseläden vorzufinden. Touristische Attraktionen gibt es mit Ausnahme der historischen Fassaden keine, das Otto-Dill-Museum und die Marienkirche grenzen jedoch direkt an das Untersuchungsgebiet an.

Die Wohnnutzung an der Talstraße, Landauer Straße, Amalienstraße und Ludwigstraße wird durch das **hohe Verkehrsaufkommen**, verbunden mit einem engen Straßenraum, stark beeinträchtigt. Luft- und Lärmimmissionen belasten die Anwohner. Zusätzlich wird die Wohnqualität im Wohngebiet südlich der Talstraße durch Bahnlärm der angrenzenden Bahnlinie verringert. Als Folge konzentrieren sich an den Hauptverkehrsachsen Leerstände und Gebäude mit schlechter Bausubstanz.

Beide Gebiete zeichnen sich durch die **Nähe zur Innenstadt** und zum Bahnhof aus. Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs sind vorhanden und werden durch die gute fußläufige Erreichbarkeit zu Versorgungseinrichtungen der Innenstadt/Hauptstraße ergänzt. Aus den Befragungen der Bewohner und Schlüsselpersonen geht allerdings deutlich hervor, dass es in der Weststadt eine Unterversorgung mit qualitativ hochwertigen Frischwaren (Bäckerei, Metzgerei etc.) gibt. Viele Frischwarenhändler haben in letzter Zeit ihre Geschäfte in der Weststadt aufgegeben und der Discounter an der Talstraße deckt dieses Sortiment nur eingeschränkt ab.

In der Weststadt werden außerdem Kultur- und Freizeiteinrichtungen (z.B. Turn- und Sportverein) angeboten. Weitere Angebote sind in der nahe gelegenen Altstadt vorzufinden, so dass in dieser Beziehung auch nicht von einem allgemeinen Defizit ausgegangen werden kann. Ein Defizit kann sich hier jedoch für Personen mit eingeschränktem Aktionsradius (z.B. Senioren und Kinder) oder aufgrund des geringen Angebotsspektrums ergeben. Die medizinische Versorgung ist in beiden Teilgebieten als ausreichend zu bewerten. Eine befragte Schlüsselperson kritisierte, dass es in der Weststadt zu wenige soziale Einrichtungen gäbe, und dass die vorhandenen sozialen Einrichtungen schlecht miteinander vernetzt seien. Die Schlüsselperson schlug vor, ein soziales Netzwerk, welches es z.B. im Branchweilerhof gibt, einzurichten. Außerdem wurde von der Schlüsselperson angemerkt, dass es in der Weststadt kein Seniorenheim bzw. Seniorenzentrum gibt. Viele ältere Bewohner der Weststadt, die sehr stark mit dem Quartier verwurzelt sind, müssen bei Pflegebedürftigkeit in einen anderen Stadtteil umziehen.

Bemerkenswert ist das mangelnde Angebot wohnungsnaher **Freiflächen** – private wie öffentliche –, welches die Wohnqualität besonders für Kinder und Senioren mindert. Die überwiegende Anzahl der Hofflächen sind dicht mit Nebengebäuden überbaut oder werden zum Parken genutzt und lassen deshalb wenig Raum für Spiel und Aufenthalt. Als einzige größere öffentliche Grünanlage im Untersuchungsgebiet weist die Hetzelanlage erhebliche gestalterische Defizite auf. Die Aufenthaltsqualität wird durch das starke Verkehrsaufkommen der angrenzenden Amalienstraße und Talstraße beeinträchtigt. Nach Angaben einzelner Anwohner wird die Hetzelanlage häufig von Wohnsitzlosen genutzt, die wiederum durch ihre Präsenz schwächere Nutzergruppen verdrängen. Der Kohlplatz wird überwiegend zum Parken genutzt und eignet sich deshalb nur eingeschränkt als Aufenthaltsraum. Die Straßenräume eignen sich ebenfalls nicht zum Aufenthalt, da die Hauptverkehrsstraßen stark befahren sind und die verkehrsrühigeren Nebenstraßen mit Autos zugeparkt sind. Gestaltete Plätze und öffentliche Kinderspielplätze gibt es im Untersuchungsgebiet keine! Der nächstgelegene öffentliche Spielplatz befindet sich in der Ziegelgasse in der Nähe der Westschule und ist für die Kinder der Weststadt schlecht erreichbar. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

### Einzelhandel / Fußgängerzone (TB Südliche Altstadt)

In der Hauptstraße (Fußgängerzone) sowie in den angrenzenden Bereichen der Landauer Straße/Talstraße, Fröbelstraße und Stangenbrunnengasse befinden sich in den Erdgeschossen überwiegend Geschäfte mit Dienstleistung, Handel und vereinzelt Gastronomie. Die Obergeschosse dienen dem Wohnen oder Arbeiten (Büros, Praxen). Der Geschäftsbereich besteht aus einem guten Mix unterschiedlicher Produkte und Dienstleistungen. Es gibt sowohl alteingesessene, individuelle Betriebe als auch Filialisten. Die Produktpalette ist breit ausgelegt und beinhaltet die Bereiche Bekleidung, Schmuck, Bücher, Schuhe, Drogerie/Parfümerie, Foto/Elektronik, Spezialgeschäfte, Cafés, Eiscafés, Bäcker, Schnellrestaurants, Friseur sowie Reisebüro. Bemerkenswert ist allerdings, dass es sowohl in der Geschäftsstraße im Untersuchungsgebiet als auch insgesamt in der Neustadter Innenstadt nur wenige Fachgeschäfte mit typischen Pfälzer Produkten (z.B. Wein) gibt.

Neustadt an der Weinstraße verfügt über mehrere Geschäftsstraßen, die ausschließlich Fußgängern vorbehalten sind. Die 1-A-Lagen mit hochwertigen Geschäften befinden sich eher in der Hauptstraße rund um den Marktplatz außerhalb des Untersuchungsgebietes. Der südliche Bereich der Hauptstraße verfügt zwar noch über ein gutes Angebot an Geschäften unterschiedlicher Produktpaletten und Preissegmente, Tendenzen eines Trading-Down-Effektes sind jedoch bereits erkennbar (Leerstand, 1-Euro-Shops). In Anbetracht der Entwicklungstendenzen im innerstädtischen Einzelhandel sollte die Zukunft der südlichen Hauptstraße im Rahmen eines Einzelhandelskonzeptes für die Innenstadt überdacht werden, um weitere Abwärtstendenzen zu verhindern.



Hauptstraße

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Der innerstädtische Geschäftsbereich erstreckt sich weiter auf die angrenzende Talstraße / Landauer Straße zwischen Verbrauchermarkt und Saalbau. Die Geschäftsnutzung in diesem Bereich wird durch die vom Kfz-Verkehr hoch frequentierte Bundesstraße stark beeinträchtigt. Die Läden südlich der Hauptverkehrsstraße sind durch die Verkehrszäsur von der Innenstadt aus schlechter erreichbar. Die angrenzenden Fußwege sind schmal, so dass eine Nutzung der Vorzonen nur bedingt möglich ist. Dauerhafter Leerstand und schlechte Bausubstanz als Folge der Beeinträchtigungen durch den Verkehr treten an dieser Stelle gehäuft auf.

Des Weiteren erstreckt sich der innerstädtische Geschäftsbereich auf die angrenzenden Abschnitte der Stangenbrunnengasse und Fröbelstraße. In den Erdgeschossen sind hier kleinere Läden und Dienstleistungen wie z.B. Änderungsschneidereien untergebracht. Die schmalen Gassen mit ihren kleinen Läden und Gastronomieeinrichtungen, aber auch die Hauptgeschäftsstraßen, werden von Touristen gerne zum Bummeln und Verweilen aufgesucht.

Am Ägyptenpfad, östlich der Hauptstraße gelegen, befinden sich kleine Läden, Dienstleistungen und Handwerksbetriebe. Die westliche Seite, die zum Untersuchungsgebiet gehört, vermittelt mit der unstrukturierten Bebauung (Baulücken, Garagen, sonstige Nebengebäude) eher einen Hinterhofcharakter. Im Gegensatz hierzu steht die außerhalb des Untersuchungsgebietes auf der anderen Straßenseite liegende Neubebauung mit ihren kleinen, schön gestalteten Läden im Erdgeschoss.

Der Bereich um den Verbrauchermarkt mit der Bebauung an der Talstraße (Rückbebauung Hauptstraße) wirkt insgesamt sehr unstrukturiert und unattraktiv. Die Stellplatzfläche des Verbrauchermarktes ist ungestaltet. Die Nutzungen an der „kleinen Talstraße“ sind von schlechter Qualität (Leerstände und Sonderpostenmarkt).



Grundstück des Verbrauchermarktes

(Quelle: Stadt Neustadt, bearbeitet von Rittmannsperger Architekten)

### Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld liegt inselartig zwischen der Talstraße und Bahnlinie und ist aufgrund der Verkehrszäsur der B39 funktional isoliert. Der geräumige Bahnhofsvorplatz wird überwiegend als Verkehrsfläche (Stellplätze und Zentraler Busbahnhof) genutzt. Die angrenzenden solitären Gebäude unterliegen größtenteils öffentlichen Nutzungen. Dies sind: der Hauptbahnhof, die Post, der Saalbau als Tagungs- und Veranstaltungsgebäude sowie die Gebäude östlich des Bahnhofplatzes, in denen die Geschäftsstelle des Busverkehrs Rhein-Neckar, die Bundeswehrverwaltung und weitere Büros untergebracht sind. Übergeordnete touristische Bedeutung haben hier das Kuckucksbühnel und der Saalbau. Im östlich an den Hauptbahnhof/Bahnhofplatz angrenzende Bereich befinden sich gewerblich genutzte Gebäude, wie z.B. eine Tankstelle. Dieser Abschnitt wirkt insgesamt untergenutzt und unstrukturiert. Leerstände und Gebäude mit schlechter Bausubstanz tragen zur Unattraktivität dieses Bereichs bei.

Der Hauptbahnhof mit ICE-Halt und der für Großveranstaltungen nutzbare Saalbau haben überörtliche Bedeutung. Der Hauptbahnhof ist außerdem der bedeutendste Nahverkehrsknotenpunkt der Pfalz, da hier die großräumige Ost-West-Verbindung (Saarbrücken/ Kaiserslautern – Ludwigshafen/ Mannheim) und die überregionale Nord-Süd-Verbindung (Bad Dürkheim - Karlsruhe/Landau zusammenlaufen.

Für den Fremdenverkehr hat der Bahnhof zentrale Bedeutung, da sehr viele Touristen mit dem Ziel Neustadt oder Umgebung mit der Bahn am Neustädter Hauptbahnhof ankommen, entweder um die sehenswerte Altstadt oder andere Attraktionen zu besichtigen, in der Innenstadt einzukaufen (Einkaufstourismus) und/oder Gastronomieeinrichtungen aufzusuchen oder als Ausgangspunkt für Ausflüge/Wanderungen ins Umland (z.B. Hambacher Schloß). Gleiches gilt für Touristengruppen, die mit Reisebussen anreisen, da sich die zentralen Busstellplätze auf dem P+R-Platz in der Nähe des Hauptbahnhofs befinden. Eine Schlüsselperson kritisierte in diesem Zusammenhang das Fehlen von öffentlichen Toiletten in der Innenstadt, insbesondere am Hauptbahnhof.

Der Bahnhofplatz ist in Teilbereichen untergenutzt. Da der Zugang zum Bahnsteig am Hauptgebäude vorbei führt, wird der großzügige Fußgängerbereich vorm Bahnhofseingang trotz angrenzender Geschäfte (Bäcker, Kiosk, Gastronomie) kaum genutzt. Der Platz wirkt dort leer. Eine funktionale Aufwertung des Bahnhofsumfeldes

muss unbedingt erfolgen. Die Planungswerkstatt „Bahnhofsumfeld“ hat sich der Problematik bereits angenommen, ein Neuordnungskonzept liegt bereits vor.

Die fußläufige und damit auch funktionale Verbindung zwischen der „Südlichen Altstadt“ und dem Bahnhofsumfeld ist aufgrund der stark befahrenen Hauptverkehrsstraße stark eingeschränkt. Die Fußgängerüberwege und die Fußgängerunterführung lösen diese Problematik nur unzureichend.



Bahnhofsumfeld

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

### TB Gartenstraße

Der Bereich zwischen Gartenstraße und Landauer Straße einschließlich der Bebauung zwischen Exterstraße und Moltekstraße präsentiert sich recht heterogen. An der Landauer Straße befindet sich ein Bereich mit reinen Geschäftshäusern (Bank, Hotel, Büros, Praxen) als auch Gebäuden mit Geschäftsnutzung in der Erdgeschosszone und Wohnnutzung in den Obergeschossen sowie reinen Wohnhäusern.

In der Gartenstraße dominiert das Wohnen als Nutzung. Im Abschnitt um die Einmündung Von-der-Tann-Straße befinden sich das Arbeitsamt, eine Tagesklinik sowie eine kirchliche Einrichtung (Stadtmission). Im westlichen Teil gibt es einen mehrgeschossigen, neueren Wohnkomplex. Im östlichen Teil prägen typische Wohngebäude, die Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden sind, den Straßenraum.

In den Innenbereichen und an der Von-der-Tann-Straße befinden sich Gewerbenutzungen (u.a. ein Reifenhandel mit Autowerkstatt) und ein großer Parkplatz (der ADD / SGD Süd) sowie gewerbliche Brachflächen.

Die sehr gemischte Nutzung äußert sich in einer mangelhaften städtebaulichen Struktur. Im östlichen Bereich befindet sich eine große Brachfläche mit abgerissener Halle (ehemalige Tennishalle mit Diskothek). Die Bereiche um den Reifenhandel und SGD-Parkplatz sind untergenutzt und unstrukturiert, Raumkanten fehlen. Insgesamt wirkt das Gebiet sehr ungeordnet.

Laut Auskunft der Anwohner wird die Wohnnutzung im gesamten Gebiet durch den Bahnlärm, insbesondere des Güterverkehrs der angrenzenden Bahnlinie stark beeinträchtigt. Hinzu kommt die Belastung durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Landauer Straße. Als Folge sind Leerstand und schlechte Bausubstanz an der Landauer Straße besonders hoch. Eine weitere Lärmquelle stellen die genannte Gewerbenutzung und der große Parkplatz durch Zu- und Abgangsverkehr dar. Die Lärmbelastungen mindern die Wohnqualität und Freiraumnutzung in diesem Bereich erheblich. In den problematischen Bereichen sollte mittelfristig eine wohnumfeldverträglichere Nutzung untergebracht werden.



SGD-Parkplatz und Wohnkomplex im TB Gartenstraße

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)





### Leerstand

Im Untersuchungsgebiet gibt es auffällig viele leer stehende Gebäude, Läden und Wohnungen, so dass die Leerstände differenzierter betrachtet werden, und deshalb im Plan gesondert dargestellt werden müssen (vgl. Plan 1/1/05 - Seite 39).

Die Leerstände wurden in drei Kategorien eingeteilt:

- **Leerstand von Gebäuden (Komplettleerstand)**
- **Teilleerstand von Gebäuden: Leerstand im OG, überwiegend Wohnen**
- **Teilleerstand von Gebäuden: Leerstand im EG, überwiegend Läden.**

Die Erhebung der Leerstände erfolgte im Rahmen der Ortsbegehungen nach Augenschein. Die Leerstände stellen eine Momentaufnahme der Situation von Oktober 2007 dar. In der Bestandsanalyse kann deshalb nicht ermittelt werden, ob ein Leerstand nur vorübergehend oder langfristig besteht. Augenschein bedeutet, dass ein Gebäude, eine Wohnung oder ein Geschäft von Außen her den Eindruck vermittelt, nicht genutzt zu werden.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Leerstandsproblematik im Untersuchungsgebiet flächendeckend besteht. Eine Konzentration von Leerständen ist entlang der stark befahrenen Verkehrsachsen Talstraße, Landauer Straße, Ludwigstraße und Amalienstraße zu verzeichnen. Gleiches gilt für Bereiche mit erhöhtem Bausubstanzmangel, wie z.B. die Klausengasse.

Im TB „Südliche Altstadt“ an der Landauer Straße gibt es eine auffällig hohe Anzahl von Ladenleerständen, was sicherlich als Folge des unattraktiven Geschäftsumfeldes zu bewerten ist.

Bemerkenswert sind auch die leer stehenden Gebäude der Demeta-Werke. Für diesen Bereich ist mit dem Umzug der Verwaltung eine wohnumfeldverträgliche Nachnutzung zu finden. Diese sollte sowohl an die vorhandene Verkehrssituation angepasst sein als auch ausreichend Grün- und Freiflächen im Innenbereich bieten.



Leerstand an der Landauer Straße

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)





### 2.2.3 Baustruktur

In der Bestandsanalyse der Baustruktur (vgl. Plan 1/1/06 - Seite 45) werden die Geschosshöhen der Gebäude, die bauliche Dichte und Raumkanten dargestellt und Missstände, Defizite sowie räumlich-strukturelle Mängel aufgezeigt.

#### Charakteristiken

Die Bereiche südlich der Talstraße sowie der Fröbel-, Hetzel- und Schwesternstraße sind durch eine überwiegend 3-4-geschossige, gründerzeitlich geprägte Blockrandbebauung gekennzeichnet. Die Bebauung entlang der Hauptstraße, Talstraße, Ludwigstraße und der Gassen (Stangenbrunnen-, Klausen-, Bischofs- etc.) ist überwiegend vor der Gründerzeit entstanden. Hier sind die Grundstücke relativ schmal und mit überwiegend 3-4 Geschossen in hohem Maße überbaut. An der Ludwigstraße und an der Talstraße gibt es einige 2-geschossige ehemalige Hofanlagen, die mittlerweile als Wohnhöfe genutzt werden. Der neuere Wohnkomplex am Kohlplatz übertrifft mit seinen 5-6 Geschossen die Höhe der übrigen Bebauung.

Das Bahnhofsumfeld besteht aus mehreren, teilweise monumentalen Solitärgebäuden, die sich um den Bahnhofplatz anordnen. Auch hier beträgt die Geschosshöhe, mit Ausnahme des Postturmes, überwiegend 3-4 Geschosse. Der Platz ist im Verhältnis zu den angrenzenden Gebäuden zu groß, der Eindruck einer räumlich geschlossenen Platzsituation ist nicht gegeben.

Der Bereich zwischen Gartenstraße und Landauer Straße vermittelt den Eindruck einer sehr inhomogenen Struktur. Lediglich die Gartenstadtbebauung und die Geschäftshäuser entlang der Landauer Straße bestehen aus einer 3-4-geschossigen geschlossenen Zeile. Der neuere Wohnkomplex (Landauer Str. 59) übertrifft mit seinen 6 Geschossen die Höhe der übrigen Bebauung.

#### Fehlende Raumkanten

Eine geschlossene Straßenrandbebauung gibt es im Untersuchungsgebiet in den verdichteten innenstadtnahen Bereichen und in Teilen der Wohngebiete südlich und nördlich der Talstraße. In einigen Blöcken des Gründerzeitviertels wurden Gebäude mit Abstand zum Nachbarn errichtet, sind Baulücken vorhanden oder Gebäude rückversetzt errichtet worden, so dass hier nicht immer der Eindruck einer geschlossenen Bebauung entsteht. Dieses hat ebenfalls den Nachteil, dass an vielen Stellen Brandwände sichtbar werden, die sich negativ auf das Stadtbild auswirken.

Größere fehlende Raumkanten gibt es bei den Demeta-Werken, am Verbrauchermarkt in der Talstraße, am Ägyptenpfad, an der Landauer Straße (Bereich Tankstelle / P+R-Platz), am SGD-Parkplatz der Gartenstraße sowie an der Von-der-Tann-Straße. Hier sollten Raumkanten durch Bebauung bzw. raumwirksame Begrünungsmaßnahmen geschaffen werden. Kleinere fehlende Raumkanten kennzeichnen meist Baulücken.

### Bebauungsdichte

Die Blockinnenbereiche der gründerzeitlichen Bebauung sind mehrheitlich sehr dicht bebaut. Hier befinden sich überwiegend Nebengebäude und teilweise Gewerbebauten mit 1 bis 2 Geschossen. Die innenstadtnahen Bereiche der Hauptstraße, Stangenbrunnengasse und Webergasse sind übermäßig stark, z.T. vollständig, mit Hauptgebäuden überbaut. Weitere Blöcke im Untersuchungsgebiet, wie



hohe Bebauungsdichte an der Stangenbrunnengasse und Webergasse

(Quelle: Stadt Neustadt, bearbeitet von Rittmannsperger Architekten)

z.B. an der Hetzelstraße oder an der Pfarrgasse, sind wiederum übermäßig stark mit Nebengebäuden überbaut. An der Talstraße gibt es drei hoch verdichtete Bereiche mit Hauptgebäuden in zweiter Reihe, die sich aus der historischen Hofstruktur ergeben. Die extrem hohe Bebauungsdichte wirkt sich sowohl nachteilig – vor allem hinsichtlich Belichtung und Belüftung – auf die Wohnqualität in den Gebäuden als auch auf die Freiraumqualität in den Innenhöfen aus. Eine Reduzierung der sehr hohen Bebauungsdichte zugunsten der Wohn- und Freiraumqualität könnte durch Abriss ungenutzter bzw. untergenutzter Nebengebäude erfolgen.

### Bereiche mit baulich strukturellen Mängeln

Bebauung ohne einheitliche Struktur findet sich vor allem in den Bereichen

- **Demeta-Werke,**
- **Verbrauchermarkt in der Talstraße,**
- **Stadtmühlgasse,**
- **Ägyptenpfad,**
- **Landauer Straße (Bereich Tankstelle / P+R-Platz) und**
- **Gartenstraße – Landauer Straße.**

Die Bebauung des **Demeta-Werkes** fügt sich derzeit nicht in die charakteristische gründerzeitliche Bebauung der Umgebung ein. Das Gebäude an der Amalienstraße ist zurückversetzt errichtet worden und entspricht nicht der typischen Straßenrandbebauung. Die Werkshallen sind verhältnismäßig niedrig und groß, teilweise nur zweigeschossig. Überbauungsgrad und Versiegelung sind sehr hoch, teilweise bis zu 100%. Mit Aufgabe des Standortes

ist dieser Bereich neu zu ordnen. Dabei sollte eine maßstäbliche Bebauung, deren Baukörper und Nutzung die besondere Situation des Verkehrs berücksichtigen, vorgezogen werden. 2002 wurde für den gesamten Blockbereich des Demeta-Areal ein Bebauungsplan aufgestellt.

Der flache große Baukörper des **Verbrauchermarktes** fügt sich nicht in die städtebauliche Umgebung. Auch der kaum gestaltete Parkplatz und die angrenzende unstrukturierte Bebauung an der Talstraße („Rückseite“ Hauptstraße) stellen derzeit keine überzeugende innerstädtische Situation dar. Hier sollten unbedingt bauliche und gestalterische Maßnahmen getroffen werden, die diese baulichen Misstände, insbesondere die fehlende Raumkante, beheben.



Verbrauchermarkt und „Kleine Talstraße“

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Ein leichter struktureller Mangel besteht zwischen der **Stadtmühlgasse** und Hetzelstraße. Die anliegenden Gebäude sind teilweise beidseitig erschlossen, das Haus in der Stadtmühlgasse 9 steht ohne Bezug frei im Raum. Die Freiflächen werden als Parkplatz mit nur wenigen Stellplätzen bewirtschaftet und sind damit untergenutzt. Eine Neuordnung ist aufgrund der historischen Bausubstanz und der hohen Bebauungsdichte nur eingeschränkt empfehlenswert. Hier sollten eher gestalterische Maßnahmen greifen, um diesen leichten Misstand zu beheben.

Der **Ägyptenpfad** vermittelt eine sehr heterogene Struktur. Der sich im Untersuchungsgebiet befindende Bereich wirkt durch die vorhandenen Baulücken und unterschiedlichen Geschosshöhen sehr ungeordnet. Aufgrund der Baulücken wird die Sicht auf die rückwärtige Bebauung der Gebäude an der Hauptstraße frei, so dass hier der Eindruck einer Hinterhofbebauung vermittelt wird.



Ägyptenpfad

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Im Gegensatz hierzu steht die gelungene Neubebauung auf der anderen Straßenseite mit ihren kleinen, schön gestalteten Läden im Erdgeschoss, die im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans "Ägyptenpfad" von 1991 entstanden ist. Der Bebauungsplan sieht auch für die westliche Seite des Ägyptenpfades eine Neubebauung mit Abriss der Hinterhofstrukturen vor. Eine Umsetzung wird dringend empfohlen.

Der Fußweg zwischen Ägyptenpfad und Landauer Straße hat nur wenig Qualität. Die Bebauung grenzt direkt an den schmalen Fußweg und ist unverhältnismäßig hoch. Dieser „Tunnelcharakter“ macht die Nutzung des Weges unattraktiv. Eine Aufweitung des Weges könnte durch Abbruch ungenutzter Nebengebäude erfolgen.

Der Bereich um die Tankstelle an der **Landauer Straße** wirkt im Gegensatz zur gegenüberliegenden Straßenrandbebauung sehr unstrukturiert. Eine Raumkante durch Bebauung oder Grüngestaltung gibt es im gesamten Abschnitt nicht. Der Bereich nahe den Bahngleisen liegt etwas höher und wirkt ebenfalls sehr unstrukturiert.

Der gesamte TB der **Gartenstraße** ist mit Ausnahme der Wohnbebauung an der Gartenstraße 30-50 und Landauer Straße 45-55 in hohem Maße unstrukturiert. Baulücken, Brachflächen und untergenutzte Freiflächen lassen die Sicht auf desolate Lagerhallen, Schuppen und Garagen in den Hinterhöfen sowie auf Brandwände frei werden. Der Baukörper des neueren Wohnkomplexes wirkt überdimensioniert und fügt sich auch in Bezug auf die Bauflucht nicht in die umliegende Bebauung ein. Neuordnungs- und Gestaltungsbedarf besteht auf dem Gelände des SGD-Parkplatzes, des Reifenhandels sowie der ehemaligen Halle im Osten des TB. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Ausprägung der Raumkanten gelegt werden.



## 2.2.4 Stadtgestalt

In der Analyse der Stadtgestalt (vgl. Plan 1/1/07 - Seite 51) werden die städtebaulichen Gegebenheiten – wie z.B. die wichtigsten Baufluchten, von denen das Untersuchungsgebiet geprägt ist – beschrieben und Mängel, Defizite und gestalterische Mängel aufgezeigt. Gleichmaßen werden die vorhandenen Qualitäten und Potentiale wie z.B. die zahlreichen Ensembles und Einzelbauwerke mit hohem Stadtbild- und Orientierungswert dargestellt.

Das Untersuchungsgebiet verfügt über eine gut erhaltene, zusammenhängende Altbaustruktur mit einer charakteristisch überwiegend **gründerzeitlichen Straßenrandbebauung** (vgl. stadtbaugeschichtliche Entwicklung). Die gründerzeitlich geprägten Straßenräume vermitteln einen städtischen Eindruck. In den innenstadtnahen Bereichen der Stangenbrunnen-, Klausen- und Bischofgasse wird der Stadtraum durch enge Gassen und schmale Häuser, z.T. Fachwerkfassaden, bestimmt. Die Hauptstraße vermittelt den Eindruck einer typisch innerstädtischen Hauptgeschäftsstraße. Die Bebauung an der Talstraße und an der Ludwigstraße wird in Richtung Westen immer kleinteiliger und wechselt von einer gründerzeitlichen Stadthausbebauung zur historischen Hofhausbebauung, so dass der westliche Teil der Talstraße insgesamt eher dörflich wirkt.

Die **Fassaden** sind im Untersuchungsgebiet unterschiedlich gestaltet: es überwiegen Sandstein- und Putzfassaden, vereinzelt sind Fachwerkfassaden vorzufinden. Viele Gebäude weisen zeittypische Verzierungen an Fenster- und Türgewänden bzw. an Giebeln und Gauben auf.

Entsprechend seiner gut erhaltenen historischen Bausubstanz gibt es im Untersuchungsgebiet eine **hohe Anzahl denkmalgeschützter Gebäude und Ensembles**. Einige davon, wie z.B. das ehemalige Volksbad, der Saalbau, die Post und der Hauptbahnhof, prägen das Stadtbild. Der westliche Teil der Fröbelstraße wurde als Denkmalzone ausgewiesen, weil dieser



Denkmalzone Fröbelstraße  
(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Straßenzug besonders gut erhalten ist und ein typisches Stadtbild der spätgründerzeitlichen Stadterweiterung um 1900 vermittelt. Die dreieckige Hetzellanlage mit altem Baumbestand und die angrenzende überwiegend spätklassizistische Bebauung an der Amalienstraße, Talstraße und Luisenstraße liegen ebenfalls innerhalb einer Denkmalzone. Außerdem ist beabsichtigt, die gesamte historische Altstadt als Denkmalzone auszuweisen. Diese ge-

plante Denkmalzone umfasst die Fläche der mittelalterlichen Stadt inklusive ihrer Befestigung und den Vorstädten Ägyptenvorstadt im Süden sowie Stadtgassenvorstadt im Nordwesten. Des Weiteren gibt es eine nennenswerte Anzahl denkmalgeschützter Stadthäuser in der Stangebrunnengasse sowie alte Hofstrukturen in der Talstraße. Die Solitärgebäude am Bahnhofplatz stehen ebenfalls unter Denkmalschutz. Der spätklassizistische Bahnhof und der von Semper beeinflusste wiederaufgebaute Saalbau sind Mitte des 19. Jahrhunderts errichtet worden. Die Post ist um 1930 im Bauhausstil entstanden. Weitere nennenswerte denkmalgeschützte Einzelgebäude sind: das Neurenaissance geprägte Sandsteingebäude des ehemaligen Volksbades, der gründerzeitliche Klinkerbau des Sportvereins (TSG-Halle), das spätklassizistische, freistehende Gebäude in der Hetzelstraße (heute Kindergarten) sowie die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegende Westschule und Marienkirche.

Neben der gut erhaltenen historischen Bausubstanz gibt es im Untersuchungsgebiet jedoch auch **negativ im Stadtbild auffallende Gebäude** bzw. Gebäudeensemble. Dies gilt insbesondere für den zweckmäßig gestalteten Verbrauchermarkt an der Talstraße, für die typischen 1970er-Jahre-Bauten des Drogeriemarktes in der Hauptstraße (Ecke Fröbelstraße) und des Versicherungsgebäudes an der Schütt. Einige neuere Wohnhäuser (u.a. die Wohnkomplexe am Kohlplatz und an der Landauer Straße) fügen sich aufgrund ihrer Größe und Geschosshöhe nicht optimal in das umgebende Stadtbild ein und wirken leicht überdimensioniert.

Auch wenn es im Untersuchungsgebiet zahlreichen Altbaubestand gibt, so ist die Anzahl der **Gebäude mit Gestaltungsdefiziten** hier vergleichsweise hoch, z.B. wurden Gebäude/Dächer untypisch ausgebaut, hohe Fenster abgehängt und Fassadengliederungen in den Erdgeschosszonen vernachlässigt. Besonders auffällig sind Gestaltungsdefizite in den Erdgeschosszonen in der südlichen Hauptstraße. Viele Schaufenster sind überdimensioniert und ungegliedert, die Erdgeschosszonen passen gestalterisch nicht zum Baustil des Gebäudes. Die Werbeanlagen an den Gebäuden sind in Bezug zum Gebäude oftmals zu überdimensioniert, zu zahlreich, zu farbig. Der Straßenraum ist mit Werbeanlagen, Produkten (Kleiderständer, Verkaufstische etc.) und Möblierung überfrachtet. Die Gestaltungsrichtlinie für Werbeanlagen in der Innenstadt wurde bisher nicht konsequent umgesetzt. Eine Behebung dieser Missstände zugunsten des Stadtbildes ist anzustreben.

Die Hetzelanlage, der Kohlplatz und der Bahnhofvorplatz sind bedeutende und historisch einprägsame **Platzräume**, die jedoch mit Gestaltungsmängeln behaftet sind. Diese Stadträume – wie auch der Walter-Engelmann-Platz vor dem ehemaligen Volksbad – bieten ein hohes Potential zur städtebaulichen Aufwertung.

Die Aufenthaltsqualität der Hetzelanlage ist derzeit als mangelhaft einzustufen. Diese Einschätzung wird auch von den Anwohner geteilt. Die Grünfläche ist ungestaltet und die Möblierung nicht mehr zeitgemäß. Auch die augenscheinlich verstärkte Nutzung durch Wohnsitzlose wird von den Anwohnern als störend im Stadtbild empfunden. Die Hetzelanlage hat einen sehr alten Baumbestand und damit großes Gestaltungspotenzial. Eine qualitativ spürbare Aufwertung der Aufenthaltsqualität kann jedoch nur mit einer Verkehrsreduzierung erreicht werden.

Die Aufenthaltsqualität am Kohlplatz ist derzeit unzureichend. Der Platz besteht aus einer asphaltierten öffentlichen Stellplatzfläche und die angrenzende Bebauung (überdimensionierter Neubau am Kohlplatz sowie Gebäude mit Substanz- und Gestaltmängeln) ist gestalterisch wenig überzeugend. Das



Kohlplatz

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Gestaltungspotenzial am Kohlplatz ist jedoch aufgrund der

relativ ruhigen Lage am Speyerbach sowie des anliegenden Gastronomiebetriebes und weiteren Nutzungspotenzialen sehr hoch.

Der Bahnhofsvorplatz weist derzeit erhebliche Gestaltungsdefizite auf. Das Stadtbild wird stark vom Zu- und Abgangsverkehr privater Pkw und Busse geprägt. Parkplätze und Haltestellen nehmen einen großen Teil des Platzes ein. Die spärlich vorhandene Möblierung ist nicht mehr zeitgemäß und der Bodenbelag im Fußgängerbereich weist erhebliche Instandhaltungsmängel auf. Hinzu kommt, dass der Platz überdimensioniert und ungegliedert wirkt, so dass der Aufenthalt auf diesem Platz als eher unangenehm empfunden wird. Die Erdgeschosszone des Bahnhofs, insbesondere im Bereich der Gastronomie, weist erhebliche Gestaltungsmängel (Werbeanlagen etc.) auf. Eine gestalterische Aufwertung des Platzes sollte auch aus Gründen des Fremdenverkehrs unbedingt erfolgen, da der Hauptbahnhof beispielsweise für Touristen und Geschäftsreisende das „Tor zur Stadt“ darstellt. Für eine Aufwertung des Platzes sollte dieser gestaltet und (auch baulich) gegliedert sowie der Verkehr reduziert oder räumlich konzentriert werden. Eine zeitgemäße Möblierung, Pflasterung und Begrünung sollte die Aufwertung ergänzen. Mit der Erarbeitung der Rahmenplanung zum Bahnhofsumfeld wurde diese Problematik bereits aufgegriffen. Der Bahnhof ist jedoch auch Drehscheibe für den Schülerverkehr und damit wichtiger Aufenthalts- und Treffpunkt der Schüler. Für Schüler, die täglich auf Busse und Bahnen angewiesen sind, gibt es am Bahnhof jedoch keine adäquate Aufenthaltsmöglichkeit, so dass ihr Aufenthalt auf dem Bahnhofsvorplatz von Außenstehenden oftmals als „Herumlungern“ und damit nicht gerne gesehen wird. Bei einer Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes sollten daher auch die Bedürfnisse pendelnder Schüler Berücksichtigung finden.

Auch die Zugänge und Wege zur Innenstadt sowie die Stadteingänge über die Hauptverkehrsstraßen sind mit Gestaltungsmängeln behaftet.

Auf Höhe der Talpost bilden die Amalienstraße und die Talstraße den Innenstadteingang von Kaiserslautern her kommend. Die desolaten Gebäude mit dem Rückgebäude der Metallwerke sowie die unattraktive Mauer an der Bahnlinie bilden keinen repräsentativen Stadteingang. Aus Richtung Landau

gestaltet sich die Situation noch unattraktiver. Hier bilden die baulich desolaten Gebäude an der Landauer Straße sowie die ungestaltete und unstrukturierte Fläche um die Tankstelle den Innenstadteingang. Auch die Fußwegeverbindungen vom Bahnhof zur Innenstadt haben erheblichen Gestaltungsbedarf.

Sehr viele **Straßenräume** im Untersuchungsgebiet bieten ebenfalls Gestaltungspotenzial. Dass es keine einheitliche Straßenraumgestaltung im Untersuchungsgebiet gibt, ist auffallend. Oft wechselt der Belag (Asphalt, Betonsteine, Natursteine) innerhalb eines Straßenzuges mehrfach. Beleuchtungskörper, Straßenmöblierungen und öffentliche Zäune bzw. Brückengeländer sind in z.T. sehr unterschiedlichen Ausführungen vorzufinden. Neben gestalterischen Mängeln häufen sich im Straßenraum Instandhaltungsmängel. Viele Straßenräume abseits der Hauptstraßen bieten aufgrund von parkenden Pkw kaum Aufenthaltsqualität.

Im gesamten Untersuchungsgebiet wird mit den Gestaltelementen „Wasser“ und „Grün“ sehr sparsam umgegangen. Der Speyerbach wird an der Seilerbahn und am Kohlplatz im Stadtbild zwar sichtbar, verläuft aber eher unscheinbar als einprägsam, der Bach ist daher nicht erlebbar. Eine bessere Integration des Speyerbachs ins Stadtbild und Erlebbarkeit sollte angestrebt werden. Ein durchgängiger Fußweg entlang des Gewässers, stellenweise mit direktem Zugang zum Wasser, sollte angelegt bzw. ergänzt werden.

Aufgrund der schwierigen Verkehrssituation ist eine durchgängige Begrünung vieler Straßenräume nicht möglich. Die hohe Bebauungsdichte lässt oftmals wenig Platz für Grün als Gestaltungselement. Dennoch gibt es auch hier Potenzial. Begrünung könnte in Bereichen mit fehlenden Raumkanten oder zur Gliederung von unstrukturierten und ungegliederten Bereichen eingesetzt werden, sofern bauliche Maßnahmen die Missstände nicht beheben können. Gleiches gilt für die Nebenstraßen der gründerzeitlichen Bebauung.

Bemerkenswert ist auch, dass das **Thema „Wein“** im Stadtbild kaum erkennbar ist. Hier besteht ebenfalls erheblicher Gestaltungsbedarf.



### 2.2.5 Grün- und Freiflächen

In der Bestandsanalyse der Grün- und Freiflächen (vgl. Plan 1/1/08 - Seite 57) sind die versiegelten und unversiegelten Freiflächen, öffentliche und private Grünflächen, öffentliche Stellplätze, Fußwegeverbindungen, Spielplätze und Alleen sowie Missstände und Defizite dargestellt.

#### Öffentliche Grün- und Freiflächen, Naherholung

An öffentlichen Platzflächen existieren im Untersuchungsgebiet der Bahnhofsvorplatz, der Kohlplatz am Speyerbach (ehemals auch: Holzplatz), die Hetzelanlage, der kleine Walter-Engelmann-Platz vorm ehemaligen Volksbad, der Platz zwischen Klausengasse und Talstraße (ehemals auch: Kohlplatz), der (Park-)Platz an der Hetzelstraße sowie kleinere Aufweitungen um die Marienkirche. Die Missstände und Potenziale der stadtbildprägenden Plätze Bahnhofsvorplatz, Hetzelanlage und Kohlplatz wurden bereits im Kapitel „Stadtbild“ ausführlich erläutert. Alle übrigen genannten Freiflächen weisen gestalterische Defizite auf, werden überwiegend zum Parken genutzt (z.B. der Walter-Engelmann-Platz) und laden nicht zum Aufenthalt ein. Insbesondere die kleineren Freiflächen nahe der Marienkirche wären nach einer gestalterischen Aufwertung und Entfernung der Stellflächen zum Verweilen geeignet.

Im Untersuchungsgebiet gibt es nur wenige öffentliche Grünflächen. Dies sind die Seilerbahn, die Hetzelanlage und ein kleiner Teil des Bahnhofsplatzes. Die Seilerbahn besitzt mehr Grünstreifen als Parkcharakter und die Grünfläche am Bahnhof ist eher eine Zier- als Aufenthaltsfläche. Die Problematik der Hetzelanlage wurde bereits im Kapitel „Stadtgestalt“



Hetzelanlage

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

erläutert. Das innerstädtische Naherholungsangebot muss deshalb als unzureichend für die Anwohner bewertet werden. Nutzungs- und Gestaltungspotenzial bietet der an das Untersuchungsgebiet angrenzende Mariengarten bei der Marienkirche. Nach Angaben der Kirchengemeinde würde sie den Mariengarten unter bestimmten Bedingungen als öffentliche Grünfläche freigeben.

Nennenswerten Baumbestand gibt es mit den Alleen an der Talstraße/Seilerbahn, vor der Westschule sowie in der Hetzelanlage. Die Baumbest-

stände am Kohlplatz und am Bahnhofplatz sind ebenfalls nennenswert, jedoch nicht so dominant in ihrer Wirkung.

Ein öffentlicher Spielplatz ist im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden!

### **Private Freiflächen**

Aufgrund der Maßstäblichkeit der Untersuchung können nur Aussagen über größere zusammenhängende Freiflächen gemacht werden, nicht aber über einzelne private Höfe.

In der südlichen Altstadt und in den innenstadtnahen Wohngebieten nördlich der Talstraße ist das Maß an privaten Freiflächen aufgrund der hohen Bebauungsdichte und der hohen Überbauung der Grundstücke mit Nebengebäuden sehr gering. Die wenig vorhandenen Freiflächen sind überwiegend versiegelt. In den Innenhöfen der Baublöcke südlich der Talstraße ist das Maß an Freiflächen etwas höher, da hier die Bebauungsdichte etwas geringer ist. Dennoch ist auch hier das Maß der baulichen Nutzung relativ hoch, da sich in vielen Höfen Nebengebäude, u.a. auch Handwerksbetriebe, befinden. Auch hier sind die Freiflächen oftmals versiegelt, da die Innenhöfe aufgrund der Stellflächenproblematik im öffentlichen Raum überwiegend zum Parken genutzt werden. Im Untersuchungsgebiet gibt es lediglich zwei nennenswerte, größere private Grünflächen: eine gehört zum Anwesen der Talstraße 53 und die andere zu den privaten Gärten der Anwesen Gartenstraße 30-50. Größere zusammenhängende versiegelte Flächen befinden sich dagegen auf dem Demeta-Gelände, bei der TSG-Halle sowie die Stellplatzflächen am Verbrauchermarkt in der Talstraße, hinter der Post und östlich des Bahnhofplatzes. Im TB Gartenstraße befinden sich weitere größere versiegelte Stellplatz- und Gewerbeflächen.

### **Brachflächen**

Die Gebäudehalle der ehemaligen Diskothek „Bahama“ südlich der Gartensstadtbebauung wurde vor kurzem abgerissen. Die gesamte Fläche liegt brach und steht für eine Neuplanung, eventuell einschließlich der Flächen in Richtung Von-der-Tann-Straße, zur Verfügung. Das Areal der Metallverarbeitungswerke wird mittelfristig frei werden und bietet somit ebenfalls Potenzial für eine Neuordnung. Des Weiteren gibt es im Untersuchungsgebiet einige untergenutzte Flächen mit Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenzial, Flächen, die aus städtebaulichen und Stadtentwicklungsgründen einer Überplanung zugeführt werden müssen sowie Baulücken. Mit dem Begriff „Entwicklungspotenzial“ ist nicht zwingend eine bauliche Entwicklung verbunden, sondern auch die gestalterische Aufwertung öffentlicher oder privater Freiräume.

Die Hinterhöfe nördlich der Ludwigstraße sind sehr großzügig angelegt und bieten Entwicklungspotenzial. Die Hoffläche der ehemaligen Spedition (Mandelgasse 2) und die z.T. angrenzenden Flächen sind nach Aussagen von Bewohnern untergenutzt. Das Areal um den Verbrauchermarkt und der Bereich am Ägyptenpfad sollten aus städtebaulichen Gründen einer Neuordnung unterzogen werden. Die Flächen zwischen Bahnhofplatz und Unterführung, der SGD-Parkplatz und die Gewerbeflächen des Reifenhandels in

der Von-der-Tann-Straße sollten aus baustruktureller Sicht neu geordnet bzw. entwickelt werden.

Eine Nachverdichtung über Baulückenschließung ist in der Amalienstraße 36 und 54, Pfarrgasse 2, Arndtstraße, Hohenzollernstraße und am Ägyptenpfad sowie an mehreren Stellen im TB Gartenstraße anzustreben.

### Speyerbach

Der sichtbare Teil des Bachverlaufes aus Richtung Kaiserslautern endet am Juliusplatz, ab dort verläuft er unterirdisch. An der Seilerbahn und am Kohlplatz führt ein öffentlicher Fußweg am Bach entlang, der jedoch zwischen Kohlplatz und Juliusplatz sowie zwischen Kohlplatz und Seilerbahn zugunsten privater Hinterhöfe unterbrochen ist, so dass der Speyerbach zwischen Talpost und Juliusplatz nur eingeschränkt zugänglich und erlebbar ist. Einen direkten Zugang zum Wasser gibt es nicht.

Um den Speyerbach attraktiver zu gestalten, gibt es viele Ansatzmöglichkeiten, wie z.B. das Anlegen eines durchgängigen Fußweges mit (punktuellen) Zugangsmöglichkeiten zum Wasser. Eine Schlüsselperson wies darauf hin, dass der Speyerbach auch ohne allzu großen Aufwand unterirdisch erlebbar gemacht werden könnte, da es am

Casimirianum eine bequeme Einstiegsmöglichkeit zum unterirdischen Teil des Speyerbachs gibt. Ein Neustadter Künstler habe eigeninitiativ für diesen Teil bereits Klang- und Lichtkonzepte im Rahmen einer touristischen Nutzung (z.B. als geführter Stadtpaziergang) entwickelt.



Speyerbach zwischen Talstraße und Seilerbahn

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

### Analyse

Entlang des Speyerbachs verläuft eine „Grüne Achse“. Diese kommt westlich aus Richtung Lambrecht und endet an der Seilerbahn. An der Allee der Westschule wird die Achse fortgesetzt und endet mit den Baumreihen am Kohlplatz. Mit einer Durchgrünung entlang des Speyerbachs und der Ludwigstraße sowie einer Weiterführung und Verknüpfung könnte die Achse gestärkt werden.

Da die privaten Freiflächen einen sehr hohen Versiegelungsgrad haben, gibt es im Untersuchungsgebiet vergleichsweise wenige private Grünflächen. Insgesamt fehlt es im Untersuchungsgebiet an Freiflächen, seien es private

Hof- und Gartenflächen oder öffentliche Freiflächen zum Aufenthalt. Besonders auffällig ist der Mangel an öffentlichen Spiel- und Freiflächen in Bezug auf die im Untersuchungsgebiet wohnenden Kinder und Senioren. In der Weststadt fehlen Spiel- und Freizeitflächen für Kinder und Jugendliche. Für ältere Leute gibt es nur unzureichend Plätze und Aufenthaltsbereiche zum Verweilen oder um am alltäglichen Treiben auf der Straße beobachtend Anteil zu nehmen. Die Aufenthaltsqualität in den Straßen ist durch den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr gestört. Um auf Dauer ein angenehmes Wohnen zu gewährleisten bzw. in einzelnen Bereichen wieder herzustellen und damit modernen Ansprüchen an das Wohnumfeld gerecht zu werden, sollen hoch verdichtete und untergenutzte Hofinnenbereiche entkernt und entsiegelt werden.

Die öffentlichen Parkplätze sind kaum begrünt und weisen bis auf eine Ausnahme gestalterische Defizite auf. Eine Gestaltung und behutsame Integration des ruhenden Verkehrs in das Stadtbild sollte angestrebt werden. Gleiches gilt für Stellplätze im Straßenraum.



## 2.2.6 Verkehrssituation

In der Bestandsanalyse zum Verkehr (vgl. Plan 1/1/09 - Seite 67) sind die Straßen und Wege mit ihrer Funktion, die privaten und öffentlichen Stellflächen, der ÖPNV sowie die Defizite, Missstände und Potenziale dargestellt.

Die Untersuchung der Verkehrssituation im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung baut inhaltlich auf die Aussagen aktueller Verkehrsgutachten auf. Dies sind der „Gesamtverkehrsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße Fortschreibung 2001“ aus dem Jahr 2002 sowie die „Machbarkeitsstudie Stadtdurchfahrt B 39“ aus dem Jahr 2005, beide vom Ingenieurbüro Schächterle/Siebrand erstellt. Aussagen dieser Studien zum Untersuchungsgebiet werden im Rahmen der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen geprüft, eingearbeitet und ergänzt. Die zusätzliche Bestandsaufnahme und Analyse im Rahmen dieser Voruntersuchung konzentriert sich daher auf den kleinräumigen Bestand und die unmittelbaren Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet.

Das Untersuchungsgebiet wird von den Hauptverkehrsstraßen Landauer Straße, Talstraße und Amalienstraße (B 39 Kaiserslautern – Landau/Speyer) und der Ludwigstraße (B 38 Richtung Ludwigshafen/Bad Dürkheim) durchquert bzw. tangiert. Insgesamt ist das Gebiet vom hohen Verkehrsaufkommen der Hauptverkehrsstraßen geprägt.

### Rahmenplanungen

Im Jahr 2005 hat die Stadt Neustadt an der Weinstraße ein Gutachten („Machbarkeitsstudie Stadtdurchfahrt B 39“) erstellen lassen, das eine Verlegung der Hauptverkehrsströme nördlich des Gleiskörpers, teilweise auf Bahngelände, mit Unterführung des Bahnhofsumfeldes überprüfen sollte, um die Verkehrsproblematik im Untersuchungsgebiet zu entflechten. Mit der Verlegung sollen die Verkehrsströme von Straße und Bahn gebündelt werden und damit zu einer Entlastung des gesamten Untersuchungsgebietes führen.

### Motorisierter Verkehr

Die B39 durchzieht als überregionale Verbindung zwischen Kaiserslautern und Landau/Speyer das Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung. Die Bundesstraße verzeichnet einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr, da sie eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Vorderpfalz und Westpfalz bzw. dem Pfälzer Wald in diesem Gebiet darstellt. Die Fahrbahn ist aufgrund der dichten Bebauung stellenweise zu eng für die zu bewältigenden Verkehrsmengen. Dies gilt insbesondere für die Abschnitte zwischen Volkbadstraße und Gipslerstraße, weshalb hier die Einbahnstraßenregelung über die Amalienstraße getroffen wurde. Für den Lkw-Verkehr ist die Fahrbahn besonders eng und führt teilweise zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Der Abschnitt zwischen Hetzelanlage und Zwöckelsbrücke verzeichnet die höchste Belastung (Prognose 2015: 18.900 Kfz/Tag). Durch die ständige Überlastung, insbesondere zu Spitzenzeiten, staut sich der Verkehr an den Lichtsignalanlagen. Auf der Amalienstraße stadteinwärts staut sich der Verkehr vor der Fußgängerampel am Südenende der Hauptstraße bis fast an die Talpost zurück und auf der Talstraße staut sich der Verkehr stadtauswärts vor der

Einmündung in die Ludwigstraße bis weit in die Talstraße hinein. Unübersichtliche Knotenpunkte an den Einmündungen zur Ludwigstraße, Amalienstraße und Schillerstraße sowie die privaten Zufahrten an nahezu jedem Gebäude verschärfen die Verkehrsproblematik. Auf der B 38 gestaltet sich die Verkehrssituation ähnlich. Auch die Verbindungsstrecke über den Kohlplatz ist relativ stark befahren.

Die problematische Verkehrssituation an den Hauptverkehrsstraßen, verursacht durch den motorisierten Verkehr, beeinträchtigt Fußgänger und Radfahrer sowie die Bewohner und Nutzer des Gebietes. Aufgrund der Enge im Straßenraum bleibt für Fußgänger und Radfahrer wenig Platz (zu schmale Fußwege, keine Radwege), das Gefährdungspotenzial für diese Verkehrsteilnehmer ist deshalb hoch. Die starke Verkehrsbelastung stellt eine Zäsur dar, so dass die Gebiete südlich und nördlich der Talstraße funktional voneinander getrennt werden. Gleiches gilt für die Ludwigstraße, was sich besonders negativ auf die Erreichbarkeit der Westschule auswirkt. Die Bewohner der Hauptverkehrsstraßen sind besonders stark von Immissionen durch Lärm und Abgase betroffen.



Landauer Straße mit Schwerlastverkehr

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Demgegenüber ist das eigentliche Binnenwohngebiet im TB Weststadt relativ wenig durch fließenden Kfz-Verkehr belastet. Hier existiert ein grundsätzlich gefahrloses Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Beeinträchtigungen liegen viel mehr im Bereich des ruhenden Verkehrs. Hier sind nahezu alle Straßen und Gassen durch parkende Autos dicht zugestellt, was einerseits den Gehwegbereich für Fußgänger einengt und andererseits den Straßenraum in seiner gestalterischen Qualität beeinträchtigt. Alle Straßen, mit Ausnahme der Bischofsgasse und der neu gestalteten Klausengasse, weisen zum Teil erhebliche Gestaltungs- und Instandhaltungsmängel auf. Eine einheitliche Straßenraumgestaltung ist nicht erkennbar, z.B. in der Klausen- und Stangenbrunnengasse. Pflasterung und Belag wechseln mitunter innerhalb eines Straßenzuges mehrmals.

Die Altstadt mit den Geschäftsstraßen und das Bahnhofsumfeld mit dem Hauptbahnhof und Saalbau sind aus allen Richtungen mit dem Kfz gut zu erreichen. Defizite gibt es bei der Parkplatzsituation, die hier nicht zufriedenstellend gelöst ist. Einige Schlüsselpersonen kritisieren hier jedoch, dass sowohl öffentliche Parkhäuser bzw. Sammelparkplätze als auch touristische

Attraktionen nicht eindeutig beschildert und für ortsfremde schlecht auffindbar seien.

### **Bahnlinie/Schienenverkehr**

Neustadt an der Weinstraße ist als ICE-Haltepunkt an das Hochgeschwindigkeitsnetz (Saarbrücken/Kaiserslautern – Mannheim/Frankfurt) angebunden. Im Regionalverkehr werden die Verbindungen nach Bad Dürkheim, Landau, Speyer und Karlsruhe bedient, außerdem hält die S-Bahn (Bad Homburg - Osterburken über Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg) in Neustadt an der Weinstraße. Die Trasse ist im Untersuchungsgebiet vom schienengebundenen Personenverkehr relativ stark ausgelastet. Hinzu kommt noch der Güterverkehr, der einen großen Anteil am Gesamtschienenverkehrsaufkommen ausmacht.

Die Bahnlinie stellt eine Barriere dar und trennt die Gebiete nördlich und südlich der Bahnlinie räumlich und funktional voneinander. Übergänge/Verbindungen gibt es auf Höhe der Arndtstraße, über die Zwockelsbrücke (Schillerstraße) und durch die Unterführung an der Landauer Straße. Für Fußgänger gibt es auf Höhe der Luisenstraße zusätzlich eine Brücke.

Der Schienenverkehr ist mit Lärmimmissionen beiderseits der Bahnlinie verbunden. Die Bewohner der Amalienstraße und dem TB Gartenstraße nehmen den Bahnlärm sehr unterschiedlich wahr. Der Personenverkehr wird von einem Großteil der Bewohner zwar wahrgenommen, aber als nicht wesentlich störend empfunden. Dies gilt insbesondere für die Hochgeschwindigkeitszüge, die S-Bahn und für neuere Regionalzüge. Ganz anders gestaltet sich die Empfindlichkeit gegenüber dem Güter- und Rangierverkehr. Dieser wird von allen Befragten, die nahe der Bahnlinie wohnen, als sehr störend, teilweise als extrem belästigend empfunden. Dies gilt in besonderem Maße für die Abbremsvorgänge und für den Nachtverkehr.

### **Ruhender Verkehr**

Öffentliche Sammelparkplätze gibt es im Untersuchungsgebiet am Kohlplatz, an der Talstraße (Ecke Klausengasse), am Walter-Engelmann-Platz, um die und gegenüber der Hetzelanlage und in der Gartenstraße (Ecke Molkestraße). In der Nähe der Marienkirche sind mehrere kleine Sammelparkplätze (< 20 Stellplätze) vorhanden. Hinter dem BRN-Gebäude und an der Landauer Straße (vor der Unterführung) befinden sich zwei große Park+Ride-Plätze. Hier gibt es auch Stellflächen für 2-3 Reisebusse. Größere private Sammelparkplätze gibt es am Verbrauchermarkt in der Talstraße, hinter der Post, am Bahnhofsvorplatz und an der Gartenstraße (SGD und Arbeitsamt). Die Sammelparkplätze im Untersuchungsgebiet sind eher zweckmäßig angelegt als gestaltet – wie z.B. mit einem hohen Maß an Begrünung und entsiegelten Flächen – in den Straßenraum integriert. Als positives Beispiel hierfür ist nur der P+R-Platz nahe an der Unterführung an der Landauer Straße zu nennen.

Bei der Versorgung des dicht bebauten Untersuchungsgebietes mit Kfz-Stellplätzen muss auch der öffentliche Straßenraum zur Bedarfsdeckung herangezogen werden, was in sensiblen Bereichen mitunter zur Beeinträchtigung des Stadtbildes führt. Hier treten jedoch immer wieder Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr (Straßenrandparken) einerseits und dem fließenden Verkehr bzw. Fußgängern andererseits auf. Nur in großen Teilen der Hauptverkehrsstraßen sowie beispielsweise in den schmalen Gassen kann aus Platzgründen nicht im Straßenraum geparkt werden.



Straßenrandparken

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Aufgrund der Entstehungszeit der Bebauung im Untersuchungsgebiet vom 16. bis 19. Jahrhundert waren Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr auf den Grundstücken selbst nicht vorgesehen. In Gebieten mit extrem hoher Bebauungsdichte, wie z.B. in der Stangenbrunnengasse und um die Marienkirche, ist das Parken auf den Grundstücken nicht möglich. Im gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebiet wird, bedingt durch die Stellplatzknappheit im öffentlichen Raum, zusätzlich in den Hinterhöfen geparkt, was oft zu Lasten von Grün- und Freiflächen geht. In der Konsequenz ist der Versiegelungsgrad der Innenhöfe hier besonders hoch und die Aufenthaltsqualität oftmals eingeschränkt. Bei der Durchführung jüngster Bauvorhaben mit hoher Wohnungsdichte (z.B. Wohnanlagen am Kohlplatz und im TB Gartenstraße) konnte die Parkraumproblematik nur durch die Anlage von Tiefgaragen auf dem Grundstück gelöst werden. Private Ein- und Ausfahrten führen insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr, und auch Fußgänger werden von den Gehweg kreuzenden Fahrzeugen behindert.

Insgesamt ist die Stellflächensituation in der „Südlichen Altstadt“, im Bahnhofsumfeld und für die Bewohner nicht zufrieden stellend gelöst. Viele Bewohner sind der Ansicht, dass es zu wenige Parkplätze in ihrem Wohnumfeld gibt. Außerdem beklagen sich viele Einzelhändler der Innenstadt über den ihrer Meinung nach vorherrschenden Stellplatzmangel. An den Vorweihnachtssamstagen müssen zusätzliche Stellflächen für den Einkaufsverkehr geschaffen werden, wie z.B. auf der Schulhoffläche an der Westschule. Stellplatzmangel gibt es außerdem für Touristenbusse. 2-3 innenstadtnahe Stellflächen sind nach Angabe der Touristen-Experten nicht ausreichend, da Neustadt an der Weinstraße in der Hochsaison am Wochenende von ca. 20-30 Reisebussen aufgesucht wird. Hier besteht unbedingt Handlungsbedarf. Im TB Bahnhofsumfeld gibt es für die Besucher des Saalbaus bei größeren Veranstaltungen zu wenig Parkraum. Die innenstadtnahen Gebiete mit hoher Bebauungsdichte und schmalen Gassen sind von der Problematik beson-

ders betroffen, da die Anlieger weder auf ihrem Grundstück noch im angrenzenden Straßenraum parken können. Im Rahmenkonzept „Bahnhofsumfeld“ ist für das Bahnhofsumfeld die Errichtung einer zentralen Stallplatzanlage vorgesehen, was zumindest die Stellflächenproblematik in diesem Gebiet langfristig lösen könnte.

### Fußgänger und Radfahrer

Die schwierige Verkehrs- und Parkraumsituation und die damit verbundenen Konflikte wie Lärmimmissionen treffen Fußgänger und Radfahrer besonders stark. In der Ludwigstraße, Amalienstraße und Talstraße sind die Gehwege mit einer Breite von teilweise weniger als einem Meter zu schmal. Der Begegnungsfall zweier Fußgänger funktioniert an vielen Stellen nicht, ohne dass einer von beiden auf die Fahrbahn ausweichen müsste. Dies führt besonders an den Hauptverkehrsstraßen zu gefährlichen Situationen. Auffällig ist auch, dass sich viele Gehwege im Untersuchungsgebiet in schlechtem baulichen Zustand befinden. In vielen Abschnitten ist das Pflaster aufgrund von Instandhaltungsmängeln oder Baumwurzeln uneben bzw. ein relativ hohes Gefälle (neigt sich zur Straße) zu verzeichnen. Für Senioren, Gehbehinderte, Kinder, Rollstuhlfahrer, Kinderwägen etc. gestaltet sich dieser Zustand als unzureichend und dringend verbesserungswürdig.



Fußweg an der Talstraße

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Durch die Verkehrsbelastung ist das Queren der Hauptverkehrsstraßen ohne Querungshilfen mit Gefahren verbunden. Zwischen den parkenden Autos in der Amalienstraße fehlt streckenweise die notwendige Übersicht über den fließenden Verkehr. Aufgrund des kurvenreichen Verlaufs der Talstraße sind die vorhandenen Querungsmöglichkeiten oftmals unübersichtlich und bergen Gefährdungspotenzial. Die Querungsmöglichkeiten zwischen Bahnhof und Innenstadt sind nur unzureichend gelöst. In Richtung Hauptstraße führen die Fußgängerüberwege über kleine Umwege und einem leichte Gefälle an der Zwocelsbrücke (Einmündung Schillerstraße) in die Fußgängerzone. Die Unterführung zur Friedrichstraße stellt für einige Nutzergruppen eine Barriere dar, da sie einerseits nicht behindertengerecht ausgebaut ist und andererseits als Angstraum wahrgenommen wird, der sogar Kameraüberwacht werden muss.

Das innerstädtische Fußwegenetz an sich, im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“, ist im Untersuchungsgebiet mit einzelnen Ausnahmen ausreichend verknüpft. Hier mangelt es vielmehr in der Gestaltung und Instandhaltung der Wege. Die Fußwege am Metallverarbeitungswerk, an der Amalienstraße über die Bahngleise sowie am Ägyptenpfad sind zum Teil ungestaltet, eng oder haben uneinsehbare Nischen. Ihre Nutzung, insbesondere bei Dunkelheit, wird vornehmlich von Bewohnerinnen als unangenehm empfunden. Durch Umgestaltung und bessere Ausleuchtung kann diese Problematik gelöst werden. Von einigen Bewohnern wurde kritisiert, dass Straßenräume im Untersuchungsgebiet stellenweise schlecht ausgeleuchtet seien, wie z.B. der Gehweg am Kohlplatz.



Fußweg Ägyptenpfad

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Als wichtige touristische Fußwegeverbindungen, die durch das Untersuchungsgebiet führen, sind folgende zu nennen:

- Die fußläufige Verbindung zwischen Innenstadt/Bahnhof und der Wolfsburg entweder über den Sonnenweg (Wanderweg durch die Weinberge nördlich des Untersuchungsgebietes) oder über das Kaltenbrunnertal (durch das Untersuchungsgebiet in Richtung Stadion)
- die fußläufige Verbindung zum Hambacher Schloss ausgehend vom Bahnhof über die Zwöckelsbrücke

Der Sonnenweg (Leopold-Reitz-Weg) ist nicht nur Wanderweg für Touristen sondern auch potenzieller Spazierweg (Naherholung) für Anwohner aus dem Schöntal und der Weststadt. Die Anbindung der beiden Stadtteile an den Leopold-Reitz-Weg ist jedoch nur unzureichend, da dieser entweder über einen Fußweg in Höhe des Stadions im Schöntal oder über einen Weg in der Nähe des Burggymnasiums, und damit für die Bewohner nur über große Umwege zu erreichen ist. Das Anlegen eines öffentlichen Fußweges von der Weststadt zum Sonnenweg würde von vielen Bewohnern sehr begrüßt werden, insbesondere von Müttern mit Kindern und Senioren. Außerdem hat die Westschule einen Schmetterlingsgarten in den Weinbergen beim Leopold-Reitz-Weg eingerichtet, welcher dann auch für die Grundschüler schneller erreichbar wäre.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind keine gesonderten Radwege vorzufinden. Die vorhandenen Straßenquerschnitte reichen an vielen Stellen für separat geführte Radwege nicht aus. Der überregionale Radweg aus Richtung Lambrecht (Pfalz) endet vor der Talpost. Laut Gutachten würde das An-

legen von Radwegen zu Lasten des fließenden Verkehrs gehen und damit die Leistungsfähigkeit der Straßen für den Kfz-Verkehr nur noch weiter verringern.

Mit dem Weinstraßenradwanderweg führt eine überörtliche touristische Radwegeverbindung durch das Untersuchungsgebiet. Dieser kommt von Norden über die Konrad-Adenauer/Exterstraße und führt über die Landauer Straße und Zwockelsbrücke in Richtung Süden nach Hambach und Diedesfeld.

Insgesamt mangelt es im gesamten Untersuchungsgebiet an attraktiven Fußwegeverbindungen und Radwegen. In dieser Hinsicht bietet der Speyerbach eine gute Alternative. Ein durchgehender Fuß- und Radweg, der entlang des Gewässers von außerhalb über die Seilerbahn bis zum Juliusplatz führt, könnte diesen Mangel beheben. Am Kohlplatz ist ein öffentlicher Fußweg bereits vorhanden, an der Wohnanlage ist der vorhandene Fußweg als Privatweg gekennzeichnet. Schwieriger erweist sich die Schließung der Lücken zwischen Wohnanlage und Seilerbahn sowie zwischen Kohl- und Juliusplatz. Dort grenzen private Gärten und auch Hauptgebäude direkt an den Bach.

### Öffentlicher Personennahverkehr

Der Hauptbahnhof ist ÖPNV-Knotenpunkt. Hier laufen die Netze des SPNV sowie der Stadt- und Regionalbusse (gebündelt am Zentralen Busbahnhof) zusammen. Außerdem ist der Bahnhof Drehscheibe für den Schülerverkehr und übernimmt wichtige Verteilerfunktion. Die Gestaltung des ZOB ist jedoch nicht mehr zeitgemäß, es gibt weder überdachte Wartebereiche noch barrierefreie Bussteige.



Zentraler Busbahnhof

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Die Weststadt und die Innenstadt sind flächendeckend mit fußläufig erreichbaren Bus-Haltestellen versorgt. Die Anlieger der Gartenstraße finden am Bahnhof den nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellenpunkt. Die Versorgung, insbesondere für Personengruppen mit eingeschränktem Aktionsradius, ist nicht optimal gelöst. Bewohner im Untersuchungsgebiet bemängeln, dass die Busse viel zu selten fahren und dass der Zugang zu Informationen über den Busverkehr (z.B. Fahrpläne, Haltestellen) zu verbessern sind.





## 2.2.7 Sozial- und Eigentümerstruktur

Aussagekräftige Datengrundlagen zur Auswertung der Eigentümer-, Alters- und Ausländerstruktur im Untersuchungsgebiet wurden seitens der Stadt Neustadt an der Weinstraße zur Verfügung gestellt. Für die ebenso wichtigen sozialen Indikatoren wie Arbeitslosigkeit, Sozialhilfeempfänger und Fluktuation waren keine adressscharfen Datengrundlagen zugänglich. Mit der Befragung von Schlüsselpersonen konnten jedoch aussagekräftige Informationen zur Sozialstruktur (aktuelle Situation, Entwicklungen, Trends), die in den Bericht integriert wurden, gewonnen werden.

### Altersstruktur

Laut Datengrundlage (adressscharfe Bevölkerungsdaten, Stand: 06/2007) leben im Untersuchungsgebiet 2.687 Personen. Davon:

- 325 Kinder zw. 0 bis 12 Jahren
- 252 Jugendliche zw. 13 und 19 Jahren
- 1.584 Erwachsene zw. 20 und 60 Jahren
- 526 Senioren über 60 Jahre

Merkmal	Land Rheinland-Pfalz	Neustadt an der Weinstraße	Kernstadt	Untersuchungsgebiet
Gesamtbevölkerung	4.052.000	53.492	28.327	2.687
Unter 20 Jahre	829.000	9.968	5.299	577
Anteil unter 20 Jahre	20,5%	18,6%	18,7%	21,5%
20-60 Jahre	2.214.000	28.692	15.550	1.584
Anteil 20-60 Jahre	54,6%	53,6%	54,9%	59,0%
Über 60 Jahre	1.009.000	14.832	7.478	526
Anteil über 60 Jahre	24,9%	27,7%	26,4%	19,5%

**Quelle:** Daten zur Stadtentwicklung, Stand: 2005 und Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Stand: 2006 Bevölkerungsdaten (eigene Berechnungen), Stand: 2007

Bei der Zusammensetzung der Bevölkerung nach Altersgruppen ist in Neustadt an der Weinstraße insgesamt als auch in der Kernstadt gegenüber Rheinland-Pfalz kein signifikanter Unterschied festzustellen. Im Untersuchungsgebiet insgesamt liegt der Anteil älterer Bewohner (Senioren 60+) dagegen signifikant unter dem Durchschnitt, dementsprechend höher ist der Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen. Daraus ist abzuleiten, dass die West-

stadt ein relativ junger Stadtteil mit hohen Potenzialen in Bezug auf die absehbare Überalterung der Gesellschaft ist. Dennoch sind Teilbereiche erkennbar, die von einer stärkeren Überalterung gegenüber den Nachbarbereichen gekennzeichnet sind: dies betrifft den TB Gartenstraße, die Webergasse und Abschnitte der Klausengasse und Ludwigstraße (vgl. Plan 1/1/10 - Seite 75).

### Ausländeranteil, Migrationshintergrund, Integration

Zur Erhebung des Ausländeranteils im Untersuchungsgebiet lagen adressscharfe Angaben zur Nationalität der Bewohner vor. In den Listen waren sowohl Bewohner mit nur einer ausländischen als auch Bewohner mit zwei unterschiedlichen Nationalitätszugehörigkeiten aufgeführt. Bewohner mit zwei Nationalitäten, von denen eine die Deutsche ist, gelten offiziell nicht als Ausländer und sind deshalb auch nicht in der Ausländerstatistik aufgeführt. Da es sich hierbei in den meisten Fällen um eingebürgerte Ausländer handelt, also um Personen mit Migrationshintergrund, und der Anteil dieser Personengruppe im Untersuchungsgebiet auffällig hoch war, wurde die Statistik um diese Personengruppe ergänzt.

Von 53.492 Einwohnern der Stadt Neustadt an der Weinstraße sind 50.336 deutscher Staatsangehörigkeit, 3.156 anderer Nationalität (ca. 5,9%). In der Kernstadt beläuft sich der Ausländeranteil auf 8,8%. Im Untersuchungsgebiet haben 591 Bewohner (ca. 22,0%) eine nicht-deutsche Staatsbürgerschaft.

Merkmale	Land Rheinland-Pfalz	Neustadt an der Weinstraße	Kernstadt	Untersuchungsgebiet
Ausländeranteil	7,2 %	5,9 %	8,8 %	22,0 %
Personen mit Migrationshintergrund	k.A.	k.A.	k.A.	30,2%

**Quelle:** Daten zur Stadtentwicklung, Stand: 2005 und Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Stand: 2006 Bevölkerungsdaten (eigene Berechnungen), Stand: 2007

Mit einer Quote von 5,9% ausländischer Mitbürger an der Gesamtbevölkerung liegt die Stadt Neustadt an der Weinstraße unter dem Durchschnitt von Rheinland-Pfalz. In der Kernstadt hingegen liegt der Anteil leicht über dem Durchschnitt der Pfalz. Im Vergleich dazu liegt der Anteil der Ausländer im Untersuchungsgebiet wesentlich höher als in der Gesamt- und Kernstadt. Der Anteil an Bewohnern mit türkischer Staatsbürgerschaft (> 50% aller Ausländer) ist im gesamten Untersuchungsgebiet auffällig hoch. Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es mehrere Bereiche, in denen der Anteil an Bewohnern mit ausländischer Nationalität besonders hoch ist. Dazu gehören Abschnitte der Talstraße, der Arndtstraße und des Kohlplatzes sowie die Webergasse (vgl. Plan 1/1/10 - Seite 75).

In der Heinz-Sielmann-Schule (Grundschule West) besitzen 42% aller Schülerinnen und Schüler Migrationshintergrund, unterteilt in 30% mit einem türkischen und mit 12% einem Migrationshintergrund einer anderen Nationalität.

Die meisten befragten Bewohner im Untersuchungsgebiet sind der Meinung, dass ein Austausch zwischen Deutschen und Migranten kaum stattfindet („man lebt nebeneinander her“). Auch einige Schlüsselpersonen gaben im Interview an, dass das Integrationspotenzial in der Weststadt eher niedrig sei. Viele Befragte geben vor allem sprachliche Barrieren als Integrationshindernis an. Eine Schlüsselperson führt die mangelnde Integration u.a. auf das geringe Angebot an sozialer Infrastruktur einschließlich Aufenthalts- und Spielräumen für Kinder- und Jugendliche zurück, welches für die Integration eine wichtige Rolle spielt.

Neustadt an der Weinstraße versteht sich als multikulturelle und zugewandnungsfreundliche Stadt, in der Migranten aus dem In- und Ausland stets willkommen sind. Aufgabe der Stadtplanung ist es u.a., gute Rahmenbedingungen für eine bestmögliche (räumliche) Integration der Migranten zu schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Segregationstendenzen rechtzeitig erkannt und diesen entgegengesteuert werden. In dieser Hinsicht sind für das Untersuchungsgebiet Strategien für eine bessere Integration der Migranten durch Förderung des interkulturellen Austauschs an dafür geeigneten Orten, Plätzen etc. sowie für einen ausgewogenen räumlich-kulturellen Mix zu entwickeln.

### Arbeitslosen- und Sozialhilfequote

Da für diesen Bereich keine Daten zugänglich waren, stützen sich die Aussagen zur Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebedürftigkeit auf die Ergebnisse der Experten- und Schlüsselpersonenbefragungen. Mehrere Schlüsselpersonen merken an, dass es in der Weststadt den günstigsten Wohnraum in Neustadt gibt, da in diesem Gebiet viele Wohnungen baulich nicht auf dem neusten Stand sind. Hartz IV-Empfänger finden in Neustadt, mit Ausnahme der Weststadt, kaum erschwinglichen Wohnraum, was zur Folge hat, dass in der Weststadt in den letzten Jahren ein verstärkter Zuzug von sozial Schwächeren zu verzeichnen ist. Für die Aufwendung ihrer Miete bekommen Hartz IV-Empfänger € 4,50 pro qm Zuschuss vom Staat, so dass z.B. Sozialwohnungen im Branchweilerhof mit € 5,50 pro qm für diese Personengruppe weniger attraktiv sind. Seither konzentriert sich diese Bevölkerungsschicht vornehmlich in der Weststadt, so dass innerhalb weniger Jahre ein „sozialer Abstieg“ eines ganzen Quartiers zu verzeichnen ist.

### Sonstige Auffälligkeiten

Nach Aussage der Polizei gibt es im Vergleich zur Kernstadt keine signifikant erhöhte **Kriminalitätsrate** im Untersuchungsgebiet, auch nicht speziell im Bereich von Jugendkriminalität oder Übergriffen zwischen Ausländern und Deutschen. **Suchtproblematiken** spielen nach Aussagen einiger Experten jedoch eine größere Rolle als in anderen Stadtteilen.

Mehrere Schlüsselpersonen sagten aus, dass das **Sozial- und Bildungsniveau** in der Weststadt in den letzten Jahren stark abgenommen hat. Auch

die Tatsache, dass beispielsweise die Gymnasialempfehlungen an der Westschule in den letzten Jahren von fast 50% auf unter 25% zurück gegangen sind, deuten darauf hin. Bemerkenswert sind auch die Aussagen mehrerer Experten zur Entwicklung der Familienstrukturen im Untersuchungsgebiet. Hier musste festgestellt werden, dass die Anzahl intakter Familienstrukturen in den letzten Jahren stark abgenommen hat. Im Untersuchungsgebiet gibt es eine relativ hohe Anzahl Alleinerziehender bzw. Eltern, die – nach Aussage dieser Schlüsselpersonen – mit der Erziehung überfordert sind, was sich an einer überdurchschnittlich hohen Anzahl vernachlässigter Kinder- und Jugendlicher ausdrückt.

### Eigentümerstruktur

Das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 500 Anwesen, davon werden ca. 150 Anwesen von den Eigentümern selbst genutzt. (vgl. Plan 1/1/11 - Seite 77).

Der größte Teil der Liegenschaften ist vermietet, was für die zentrale Lage durchaus charakteristisch ist. Die Zahl der Einzeleigentümer im Untersuchungsgebiet ist relativ hoch. Eigentümer, wie z.B. Wohnungsbaugesellschaften, die im Untersuchungsgebiet mehrere Wohnungen besitzen, gibt es kaum. Im Falle einer Sanierungsdurchführung ist daher mit einem erhöhten Kommunikation- und Abstimmungsaufwand zu rechnen.

### Zu- und Fortzüge

Für das Untersuchungsgebiet selbst liegen derzeit keine Daten zu den Zu- und Fortzügen vor. Da sich das Untersuchungsgebiet zu großen Teilen mit dem statistischen Bezirk der „Vorstadt“ deckt, können daraus allerdings Rückschlüsse für das Untersuchungsgebiet abgeleitet werden.

Umzüge pro 1.000 Einwohner	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Neustadt an der Weinstraße	19,4	23,1	21,1	19,4	21,1	18,0
Vorstadt	21,0	23,0	37,1	37,5	43,2	28,4

**Quelle:** Daten zur Stadtentwicklung, Stand: 2005

Im Vergleich zur Gesamtstadt ist in der Vorstadt seit dem Jahr 2002 eine etwa doppelt so hohe Fluktuationsrate zu verzeichnen. Hier stellt sich die Frage, ob die Wohnungen oder das Wohnumfeld im Untersuchungsgebiet nicht attraktiv genug sind, um Bewohner langfristig an die Vorstadt zu binden.

### **Mitwirkungsbereitschaft, Partizipation**

Am 25.10.07 fand eine Auftaktveranstaltung statt, zu der alle Bewohner, Händler, Gewerbetreibende und Eigentümer des Untersuchungsgebietes schriftlich und zusätzlich alle Interessierten über die lokale Presse eingeladen waren. Im Rahmen der Auftaktveranstaltungen, an der fast 200 interessierte Bürgerinnen und Bürger teilnahmen, wurden die Ergebnisse der städtebaulichen Analyse mit den Bürgern diskutiert. Am 12.02.2008 wurde eine weitere Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Rahmenpläne und Konzepte durchgeführt. Auch hier war das Interesse mit etwa 150 teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern groß.

Am 29. u. 31.10.2007 luden die Stadt Neustadt und das Büro Rittmannsperger Architekten interessierte Bürgerinnen und Bürger zu Stadtteilspaziergängen durch das Untersuchungsgebiet ein. In mehreren kleinen Gruppen von max. 10 Personen konnten hier nochmals vor Ort die Chancen und Potenziale eines geplanten Sanierungsgebietes anschaulich erörtert sowie Anregungen und Bedenken aufgenommen werden.

Bei der Auftaktveranstaltung und den Stadtteilspaziergängen wurden ca. 100 Fragebögen (Auswertung siehe Anhang Kap. 7.2) an Bewohner und Gewerbetreibende herausgegeben. Davon wurden nur 12 Fragebögen ausgefüllt zurückgegeben. Diese Anregungen, die aufgrund des geringen Rücklaufs jedoch nur eingeschränkt repräsentativ sind, wurden in die Bestandsanalyse eingearbeitet.

Weiterer Bestandteil der Bürgerbeteiligung ist die im Dezember 2007 durchgeführte Befragung von Experten bzw. Schlüsselpersonen im Untersuchungsgebiet. Die Aussagen der Schlüsselpersonen sind ebenfalls in die Bestandsanalyse integriert worden. Nennenswert ist hier, dass zwei der befragte Experten einen Mangel an Identifikationsmerkmalen in der Weststadt bemerken. Nach deren Aussagen sind dort keine Initiativen oder Bürgervereine ansässig, die in der Weststadt etwas bewegen können oder wollen.

### **Image**

Trotz verschiedener positiver Faktoren, wie z.B. Innenstadtnähe und schöner Altbausubstanz, wird das Wohnumfeld und damit auch das Image der Weststadt laut Umfrage von vielen Anwohnern und Schlüsselpersonen mit mäßig bis schlecht bewertet. Vor allem die Belastung durch den fließenden und ruhenden Verkehr sowie das geringe Freiflächenangebot auf den Privatgrundstücken und im öffentlichen Raum machen das Wohnen in weiten Teilen der Weststadt unattraktiv. Leerstände, marode Bausubstanz, die Segregationstendenzen (hoher Migrantanteil) und der hohe Anteil sozial Schwächerer sind nach Auffassung einiger Bewohner eine Folge davon. Die Bewohnerbefragungen haben ergeben, dass die Weststadt, insbesondere der TB südlich der Talstraße, mittlerweile mit dem Image als Viertel für Ausländer und sozial Schwache behaftet ist. Außen- und Innenwahrnehmung klaffen an dieser Stelle allerdings auseinander, da sich das Zusammenleben zwischen Deutschen und Migranten nach Auskunft der Bewohner weitgehend reibungsfrei – da nebeneinander her – gestaltet.

### Sozialbericht Neustadt an der Weinstraße für 2007

2007 wurde erstmalig ein Sozialbericht für Neustadt an der Weinstraße erstellt und kurz vor Abschluss des Ergebnisberichts der Vorbereitenden Untersuchungen veröffentlicht. Die statistischen Erhebungen und Erläuterungen aus dem Sozialbericht zu den Themen Bevölkerung, Zu- und Fortzüge, Familienstrukturen und Finanzsituation der Haushalte decken sich im Wesentlichen mit den Aussagen der befragten Schlüsselpersonen (vgl. Anhang Kap. 7.3 Auszug aus dem Sozialbericht Neustadt an der Weinstraße für 2007).

Hervorzuheben ist, dass die Weststadt, die im Sozialbericht als „Vorstadt“ bezeichnet wird und sich zu großen Teilen mit der räumlichen Abgrenzung des geplanten Sanierungsgebietes deckt, im Stadtteilranking der Sozialfaktoren den letzten Platz belegt.

**Tabelle 66: Ranking der Sozialräume, nach Plätzen gelistet**

	I		II		III		IV		V	
	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P
Hambacher Höhe	7,9	2	54,4	1	0	1	1,3	1	37,3	1
Ortsteile	5,1	1	23,3	5	15,1	2	2,5	2	41,1	2
Winzingen	16,0	8	28,2	2	16,6	3	10,0	5	44,2	4
Böbig	10,2	4	26,6	3	20,9	5	9,1	4	50,0	7
Schöntal	10,5	5	23,1	6	50,7	7	5,4	3	43,7	3
Branchweiler	8,3	3	25,1	4	20,9	5	14,6	7	53,9	8
Innenstadt	15,0	7	16,9	7	20,3	4	11,7	6	46,5	6
Vorstadt	12,3	6	7,1	8	50,7	7	14,8	8	46,3	5

	VI		VII		VIII		IX		Σ P	Ø P
	%	P	%	P	%	P	%	P		
Hambacher Höhe	78,8	1	9,6	2	0,8	1	61,0	2	12	1
Ortsteile	66,7	3	6,6	5	1,3	2	85,7	1	23	2
Winzingen	67,0	2	8,1	4	1,7	3	57,2	6	37	3
Böbig	45,1	8	15,1	1	2,4	5	59,1	4	41	4
Schöntal	54,9	6	0	6	2,1	4	60,8	3	43	5
Branchweiler	52,8	7	0	6	3,6	8	58,8	5	53	6
Innenstadt	57,6	5	0	6	2,6	6	54,8	7	54	7
Vorstadt	59,1	4	8,1	3	2,9	7	53,4	8	56	8

%, Anteil, s. angegebene Tabelle / P: Platz im Ranking / ΣP: Summe der Platzzahlen / Ø P: Durchschnittsplatz im Ranking

I: Bevölkerungsbewegungen: Stabilität des Sozialraums: Fortzüge vom 01.07.2006 – 30.06.2007, s. Tab. 15

II: Bildung I: Bildungsinfrastruktur: Betreuungsplätze für Kinder im Grundschulalter, s. Tab. 19

III: Bildung II: Sprachentwicklung der Kinder im Alter von 3 – 6 Jahren in 2007, s. Tab. 21; die zusammengenommenen Sozialräume werden mit denselben Anteilen gewertet

IV: Finanzen I: Anteil ALG II Bezieher/innen am 30.06.2007, s. Abb. 17

V: Finanzen II: Anteil der ALG II Bezieher/innen, die am 30.06.2007 mindestens 24 Monate langzeitarbeitslos sind, s. Tab. 29

VI: Gesundheit: Lebenserwartung: Sterbefälle der Jahrgänge 1900-1927 vom 01.07.2002 - 30.06.2007, s. Tab. 44

VII: Wohnen: Heiminfrastruktur: Plätze in Pflegeheimen am 30.06.2007, s. Tab. 57

VIII: Kriminalität: Jugenddelinquenz vom 01.07.2006 - 30.06.2007, s. Tab. 58

IX: Politische Partizipation: Wahlbeteiligung bei der Bundestagswahl 2005, s. Tab. 62

**Quelle:** Sozialbericht Neustadt an der Weinstraße für 2007





### 2.3 Zusammenfassende Bewertung

In der ersten der drei folgenden Tabellen sind die städtebaulichen Missstände sowie die sozialen Risikofaktoren der einzelnen Teilbereiche zusammengefasst und quantifiziert. Die zweite Tabelle stellt die Potentiale der einzelnen Teilbereiche dar und in der dritten Tabelle wird das Gesamtergebnis zusammengefasst.

Die beurteilten Faktoren lassen sich aus den vorhandenen Statistiken herausfiltern oder bei der örtlichen Bestandsaufnahme auswerten und analysieren, wie z. B. Bausubstanzmängel bzw. eine hohe Verkehrsbelastung. Diese Art der Quantifizierung erleichtert die Beurteilung der einzelnen Teilbereiche nach objektiven Maßstäben, weil diese jeweils für alle gelten. Hierbei wird nochmals darauf hingewiesen, dass nicht jeder einzelne Mangel bereits ein Problem darstellt, sondern die Häufung der Mängel ausschlaggebend für die Beurteilung der Situation in den einzelnen Teilbereichen ist.

Am Schluss der Tabellen ergibt sich eine Summe, die für jeden Teilbereich die Schwächen bzw. die Stärken aufdeckt. In nur wenigen Fällen gleichen sich die positiven mit den negativen Faktoren aus. Im Allgemeinen dominieren die Mängel und Defizite.

Eine besonders auffällige Bewertung zeigen die Teilbereiche, die in den Tabellen mit einem Grauwert hinterlegt sind:

Die höchste Konzentration an städtebaulichen Missständen weist die Weststadt südlich der Talstraße auf, gefolgt vom innenstadtnahen Wohngebiet nördlich der Talstraße und der südlichen Altstadt. Die Ursache ist bei allen Bereichen bei den strukturellen Defiziten und den baulichen-räumlichen Mängeln zu suchen, wobei in der Weststadt Süd die strukturellen und in der südlichen Altstadt die räumlich-baulichen Mängel überwiegen. Alle Wohngebiete und die südliche Altstadt zeigen zudem noch Auffälligkeiten in der Sozialstruktur.

Deutlich wird hieraus zweifellos, dass die West- und südliche Altstadt die höchste Anzahl von Missständen aufzeigen. Bei einer eventuellen Ausweisung als Sanierungsgebiet sollte für diese Teilbereiche die höchste Priorität gelten. Dagegen ist im Bahnhofsumfeld und in der Gartenstraße die Konzentration von strukturellen Defiziten und baulich-räumlichen Mängeln geringer. Alle Teilgebiete haben jedoch gute Chancen und Potenziale zur baulichen und strukturellen Weiterentwicklung. Im Gesamtergebnis kann nach dem Ausgleich mit den Potentialen jedoch nur das Bahnhofsumfeld positiver bewertet werden.

Im Folgenden sollen die fünf Teilbereiche

- **Weststadt Süd (südlich Talstraße)**
- **Weststadt Nord (nördlich Talstraße)**
- **Südliche Altstadt**
- **Bahnhof**
- **Gartenstraße**

mit ihren Defiziten und Potenzialen im Einzelnen erläutert werden.

### **Teilbereich Weststadt Süd**

Im Teilbereich Weststadt südlich der Talstraße treten nicht nur strukturelle Mängel wie Nutzungskonflikte zwischen der Wohnfunktion und einer erheblichen Belastung durch Bahn- und Verkehrslärm auf, sondern auch verstärkt bauliche Mängel an der Gebäudesubstanz, Gestaltmängel sowie Gründefizite im öffentlichen Raum auf. Da die Verkehrssituation an der Talstraße eine starke Barrierewirkung ausübt, erscheint die fußläufige Erreichbarkeit und funktionale Anbindung an die Innenstadt weniger günstig als die der nördlichen Weststadt. Die zusätzliche Lärmbelastung durch die angrenzende Bahnlinie verstärkt die Defizite in der südlichen Weststadt gegenüber der nördlichen Weststadt. Der hohe Ausländeranteil im Gebiet sowie der gehäufte Leerstand von Gebäuden ist ebenfalls als kritisch zu bewerten.

Die südliche Weststadt hat jedoch auch einige Qualitäten und Potenziale aufzuweisen, wobei hier die räumlich-baulichen Potenziale gegenüber den strukturellen Qualitäten überwiegen. Die Nähe zur Innenstadt mit ihren Einkaufsmöglichkeiten und die Nähe zu Behörden sind als eine Stärke der Weststadt zu werten. Des Weiteren verfügt die südliche Weststadt über eine gute Anbindung an den ÖPNV (mehrere Bushaltestellen in guter fußläufiger Erreichbarkeit an der Talstraße) und kann den Bewohnern mit dem ansässigen Sportverein Freizeitaktivitäten bieten. Im Gebiet befinden sich historisch bedeutsame Gebäudeensembles, z.B. um die Hetzelanlage, und viele Einzelgebäude mit schönen Fassaden und Details, die oftmals aufgrund von schlechter Bausubstanz und Gestaltungsmängeln nicht wahrgenommen werden. Der Walter-Engelmann-Platz sowie der Platz an der TSG-Halle bieten erhebliches Gestaltungspotenzial für einen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität. Mit dem Areal des Metallwerkes stehen dem Gebiet Möglichkeiten der baulichen und strukturellen Weiterentwicklung offen.

Die Qualitäten und Potenziale können jedoch die erheblichen Defizite und Mängel nicht kompensieren. Das Gesamtergebnis zeigt, dass in diesem Teilbereich der größte Sanierungsbedarf besteht.

### **Teilbereich Weststadt Nord**

Die Probleme und Missstände der nördlichen Weststadt sind den in der südlichen Weststadt beschriebenen sehr ähnlich. Zusätzlich gibt es in diesem Teilbereich einen sehr hohen Überbauungs- und Versiegelungsgrad, der sich negativ auf die Wohn- und Freiraumqualität auswirkt. Dieser Missstand wird dadurch verstärkt, dass es in diesem Gebiet kein adäquates Aufenthaltsangebot auf Straßen und Plätzen gibt.

Dagegen liegen die Qualitäten dieses Teilbereiches vor allem in der Struktur begründet: einerseits die Innenstadtnähe sowie die gute Anbindung an den ÖPNV und andererseits ein hoher Anteil von Wohngebäuden in relativ ruhiger Lage. Darüber hinaus gibt es auch hier zahlreiche Gebäude und Ensemble von hohem Stadtbildwert.

### Teilbereich südliche Altstadt

Im Teilbereich „südliche Altstadt“ überwiegen die baulich-räumlichen Mängel, wie z.B. hohe Verdichtung, Gestaltmängel und Gründefizite, gegenüber den strukturellen Defiziten. An der Landauer Straße ist der Anteil an Gebäuden mit mittlerer bis schlechter Bausubstanz besonders hoch. Der gesamte TB Innenstadt ist von einer sehr dichten Bebauung mit hohem Versiegelungsgrad der Freiflächen gekennzeichnet. In großen Teilen der Innenstadt sind Gebäude mit gestalterischen Mängeln vorzufinden. Dies gilt insbesondere für die Erdgeschosszonen der Läden in der Fußgängerzone. Daneben wirken sich auch die baulich unstrukturierten Bereiche um den Verbrauchermarkt an der Talstraße und am Ägyptenpfad negativ auf das Stadtbild aus. Nutzungskonflikte durch Verkehrslärm treten aufgrund der Geschäftsnutzungen in den Erdgeschosszonen weniger oft auf als in der Weststadt. Dennoch ist die Verkehrssituation in der Innenstadt nicht befriedigend, da es aufgrund von hoher baulicher Dichte und verkehrsintensiven Nutzungen Stellplatzdefizite sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf privaten Freiflächen gibt. Der Ausländeranteil in der Innenstadt ist auffällig hoch.

Die Innenstadt hat einige Qualitäten und Potenziale aufzuweisen, wobei hier die strukturellen Qualitäten gegenüber den räumlich-baulichen Potenzialen überwiegen. Die Innenstadt überzeugt durch ihre zahlreichen abwechslungsreichen Einkaufsmöglichkeiten sowie die Nähe zum ÖPNV und zu Kultur-, Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen. In der Innenstadt, insbesondere um die Stangenbrunnengasse, befinden sich viele historisch bedeutsame Einzelgebäude mit schönen Fassaden und Details, deren Gesamtbild jedoch oftmals aufgrund von Gestaltungsmängeln in den Erdgeschosszonen gemindert wird. Das Aufwertungspotenzial des Stadtbildes ist diesbezüglich als besonders hoch zu bewerten. Mit dem Areal des Verbrauchermarktes an der Talstraße und den Baulücken am Ägyptenpfad stehen der Innenstadt weitere Entwicklungsmöglichkeiten offen.

### Teilbereich Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld ist von funktionalen Defiziten und gestalterischen Mängeln gleichermaßen betroffen. Die strukturellen Defizite sind hauptsächlich mit der Verkehrssituation verknüpft. Die Lage des Bahnhofsumfeldes zwischen zwei großen Verkehrsachsen (Hauptverkehrsstraße und Bahnlinie) beeinträchtigt die funktionale Anbindung und fußläufige Erreichbarkeit. Die Verkehrssituation im Bahnhofsumfeld selbst weist ebenfalls Defizite auf. Einerseits wird der Bahnhofplatz vom Verkehr (Parken und ÖPNV) dominiert, so dass es hier häufiger zu Konflikten zwischen dem fließenden Verkehr und Fußgängern kommt, andererseits wird seitens der Nutzer (Bahn, Saalbau) Stellplatzmangel kritisiert. Neben strukturellen Defiziten weist das Bahnhofsumfeld erhebliche Gestaltmängel auf. Im Bahnhofsumfeld sind die Defizite und Mängel jedoch nicht ganz so gravierend wie in der Weststadt und der Innenstadt.

Die Qualitäten und Potenziale des Bahnhofsumfeldes sind einerseits in seiner zentralen Lage und andererseits in seiner Möglichkeit der baulichen Entwicklung zu finden. Das Aufwertungspotenzial des Bahnhofsumfeldes ist aufgrund seiner verfügbaren Frei- und Brachflächen besonders hoch. Der

---

vorhandene denkmalgeschützte Gebäudebestand ist ebenfalls als positiv zu bewerten.

### **Teilbereich Gartenstraße**

Der Teilbereich Gartenstraße ist wie das Bahnhofsumfeld von strukturellen Defiziten und baulich-räumlichen Mängeln gleichermaßen betroffen. Die strukturellen Defizite sind hauptsächlich in der Lage an der Bahnlinie sowie der Gemengelage und den damit verbundenen Lärmimmissionen (Güterverkehr, Gewerbe) begründet. Da das Gebiet sehr unstrukturiert wirkt (Häufung von fehlenden Raumkanten, Brachflächen und unproportionierten Gebäuden), ist dieser Teilbereich aus baulich-räumlicher Sicht als mangelhaft zu bewerten. Zusätzlich ist das Gebiet von Überalterung betroffen.

Die Chancen und Potenziale liegen hier weniger im strukturellen als im baulich-räumlichen Bereich. Aufgrund der zahlreichen Brachflächen und Baulücken (ehemalige Diskothek, Reifenhandel, SGD-Parkplatz) stehen dem Gebiet viele Möglichkeiten der baulichen und strukturellen Weiterentwicklung bzw. Nachverdichtung offen.

Zusammenfassung der städtebaulichen Missstände und sozialen Auffälligkeiten:

Teilbereich	Weststadt südl. Talstraße	Weststadt nördl. Talstraße	Südliche Alt- stadt	Bahnhofsumfeld	Gartenstraße
<b>● strukturelle Defizite</b>					
- Nutzungskonflikt: Verkehrslärm <-> Wohnen	●	●			
- Nutzungskonflikt: Bahnlärm <-> Wohnen	●				●
- Barrierewirkung / unzureichende Verbindungen zu städtischen Funktionen	●			●	
- Häufung von Leerstand	●	●	●		●
- Konflikt: fließender Verkehr <-> Fußgänger	●	●	●	●	
- Missstand/Mangel: ruhender Verkehr	●	●	●	●	
<b>■ baulich-räumliche Mängel</b>					
- hoher Anteil sanierungsbedürftiger Bausubstanz	■	■	■		
- hohe Bebauungsdichte		■	■		
- hoher Versiegelungsgrad privater Freiflächen	■	■	■		■
- Häufung von Gestaltmängeln an Gebäuden	■	■	■		
- Straßen- und Platzräume mit Gestaltnmängeln	■	■	■	■	
- unstrukturierte Bereiche, Häufung fehlender Raumkanten und Baulücken	■		■	■	■
- Häufung mindergenutzte Grundstücke					■
- Gründefizite in öffentlichen Bereichen	■	■	■	■	■
<b>Summe der städtebaulichen Missstände</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>◆ soziale Auffälligkeiten</b>					
- hoher Anteil älterer Bewohner (60+ über 30%)					◆
- hoher Ausländeranteil (über 20%)	◆	◆	◆		
<b>Summe der sozialen Auffälligkeiten</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Gesamtsumme der Missstände</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

Zusammenfassung der Potenziale:

Teilbereich	Weststadt südl. Talstraße	Weststadt nördl. Talstraße	Südliche Alt- stadt	Bahnhofsumfeld	Gartenstraße
<b>○ strukturelle Qualitäten</b>					
- gute Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs		○	○	○	
- Kultur-/Freizeiteinrichtungen vorhanden		○	○	○	
- gute Anbindung an den ÖPNV (r=250m)	○	○	○	○	
- gute Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen		○	○		○
- Naherholungsangebote (z.B. nutzbares Grün)					
- hoher Anteil von Wohngebäuden in ruhiger Lage		○			
<b>□ baulich-räumliche Potenziale</b>					
- Zahlreiche Ensembles mit hohem Stadtbild- und Orientierungswert	□	□	□	□	
- Potenzial an nutzbaren Stadträumen	□	□	□	□	
- hohes Entwicklungs- und Neuordnungspotenzial (auf Brachflächen)	□		□	□	□
- hohes Gestaltungspotenzial in Blockinnenbereichen	□				□
<b>Summe der Qualitäten und Potenziale</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>

Gesamtergebnis:

Teilbereich	Weststadt südl. Talstraße	Weststadt nördl. Talstraße	Südliche Alt- stadt	Bahnhofsumfeld	Gartenstraße
Übertrag Missstände	-13	-11	-11	-6	-7
Summe der Potenziale - Ausgleich	5	7	6	6	3
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-8</b>	<b>-4</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>





### 3 Ziele der Sanierung

In diesem Kapitel sind die Ziele für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes formuliert. Die Leitlinien werden für das gesamte Untersuchungsgebiet aufgestellt. In den Entwicklungszielen wird deutlich, welche konkreten Zielvorstellungen für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnumfeld, Verkehr, Versorgung, Stadtteilimage, Grünordnung, Soziales usw.) über die formulierten Oberziele hinaus entwickelt werden. Abschließend werden im Entwicklungskonzept Handlungsschwerpunkte für die einzelnen Teilbereiche dargestellt.

### 3.1 Leitlinien

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse werden allgemeine Leitlinien zur Entwicklung der „Weststadt – Landauer Straße“ abgeleitet, um daraus Entwicklungsziele für einzelne Themenbereiche (Nutzungen, Verkehr etc.) zu formulieren. Höchste Priorität muss dabei die Umkehr der negativen Entwicklungen haben, welche im Untersuchungsgebiet u.a. aufgrund von hoher Verkehrsbelastung, vernachlässigter Bausubstanz und sozialen Segregations-tendenzen bereits deutlich sichtbar sind. Es gilt einerseits, das Untersuchungsgebiet als Wohn- und Geschäftsstandort aufzuwerten und andererseits, wichtige Funktionen und Stärken der einzelnen Teilbereiche innerhalb der Gesamtstadt herauszustellen und damit ein positives Image zu entwickeln.

Voraussetzung für die optimale Stärkung der „Weststadt – Landauer Straße“ als Wohn- und Geschäftsstandort sowie als attraktiver ÖPNV-Knotenpunkt ist die Verbesserung der Verkehrssituation im gesamten Untersuchungsgebiet. Um die Verkehrsbelastungen an den Hauptverkehrsachsen zu verringern und wichtige Funktionsbeziehungen wiederherzustellen, ist die geplante Verlegung der B 39 entlang der Bahnlinie unerlässlich.

Ebenso muss die Wohnattraktivität in der Weststadt und im TB Gartenstraße für alle, die am "innenstadtnahen Wohnen" interessiert sind, gesteigert werden. Innovative städtische Wohnformen sollen gefördert werden. Hierbei können vorhandene Missstände (z.B. Leerstände) zugleich als Chance zur Umstrukturierung genutzt werden. Der Standort darf jedoch nicht als Konkurrenz zur zentralen Innenstadt, sondern muss vielmehr als Alternative dazu und zu den Stadtrandlagen entwickelt werden.

Weiterhin muss die Wohnattraktivität durch Aufwertung der privaten Freiräume verbessert werden. Durch wohnumfeldverbessernde Maßnahmen – wie zum Beispiel Entsiegelung, Entkernung, Gestaltung und Begrünung der Blockinnenbereiche – soll das innenstadtnahe Wohnen attraktiviert werden.

Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume (Straßen und Plätze) muss ebenfalls verbessert werden. Durch die Gestaltung und Begrünung von Straßen- und Platzräumen – gestalteten "Treffpunkten" – soll Raum für Begegnung und Kommunikation geschaffen werden. Diese Begegnungsräume können für die Integration unterschiedlicher Gruppen, insbesondere Migranten, eine wichtige Funktion übernehmen.

Die Hauptstraße als verbindendes Element zwischen der Altstadt und Weststadt muss in ihrer Funktion als Einkaufsstraße für Bewohner und Touristen gestärkt werden, so dass sowohl die Altstadt als auch die Weststadt von der Fußgängerfrequenz profitieren können. Zudem übernimmt die Hauptstraße für die Weststadt wichtige Versorgungsfunktionen, die unbedingt aufgewertet werden müssen.

Das Bahnhofsumfeld muss in seiner Funktion als wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt erhalten bleiben bzw. gestärkt werden. Eine attraktive Gestaltung und Neuordnung des Bahnhofsumfeldes sowie eine bessere Verknüpfung mit der Innenstadt müssen dringend erfolgen, insbesondere im Hinblick auf den Tourismus.

### 3.2 Entwicklungsziele

Im Folgenden werden die Entwicklungsziele für die unterschiedlichen Untersuchungsschwerpunkte und beispielhafte Maßnahmen dargestellt. Eine Aufzählung von Instrumenten, Schlüsselprojekten und konkreten Maßnahmen erfolgt im Zusammenhang mit der Entwicklung des Rahmenplans und des Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungskonzeptes.

#### **Bausubstanz und Baustruktur**

- Erhaltung und Aufwertung der vorhandenen Baustruktur
- Umbau und Gestaltung von Gebieten mit strukturellen Mängeln
- Schließung von Baulücken
- Entkernung der Blockinnenbereiche zur Verbesserung der Wohn- und Freiraumqualität (Belichtung und Belüftung)
- Förderung der Sanierung von Gebäuden mit strukturell intakter Bausubstanz (durchgreifende Modernisierung)
- Bestandsorientierte Qualitätsverbesserung an Gebäuden (Grundrisszuschnitt, technische Ausstattung, zeitgemäßer Wohnungsstandard)
- Sanierung der Bausubstanz unter ökologischen Gesichtspunkten (umweltverträgliche Materialien bevorzugt einsetzen – zugunsten eines minimalen Rohstoff- und Energieverbrauchs)

#### **Nutzungen**

- Erhalt und Stärkung der Nutzungsmischung (Arbeiten und Wohnen)
- Keine Konkurrenz zur zentralen Innenstadt, sondern Stärkung der eigenen Qualitäten
- Stärkung von touristischen und ortstypischen Angeboten
- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für Wohnnutzung und Vermeidung störender Nutzungen
- Breiteres Spektrum von Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen anbieten – wie Senioren, Single-Haushalte und Familien– und Förderung von innovativen Wohnformen als Alternative zum Umland
- Nicht störende Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe im Gesamtgebiet erhalten und fördern
- Aufwertung der Geschäftszone in der Hauptstraße, Steigerung der Attraktivität für Dienstleistung und Handel (Einkaufserlebnis) und Sicherung eines ausgewogenen Branchenmixes
- Bessere Verknüpfung städtischer Funktionen
- Sicherung der Versorgungsfunktion, v.a. im Bereich der Grundversorgung

- Soziale und kulturelle Angebote und Aktivitäten (insbesondere für Kinder und Senioren) fördern und vernetzen

### **Stadtgestalt und Freiräume**

- Erhaltung und Aufwertung der stadtbildprägenden und historischen Bebauung
- Gestalterische Aufwertung von Straßen und Plätzen und Rückgewinnung von Aufenthaltsqualität
- Gestaltung der Stadteingänge, insbesondere am Bahnhof
- Behebung von Gestaltmängeln an Gebäuden, insbesondere in den Ländenzonen im Erdgeschoss
- Schaffung quartiersbezogener Frei-, Erholungs- und Spielflächen für alle Altersgruppen
- Begrünung von Plätzen und Freiflächen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des Stadtbildes
- Entwicklung und Aufwertung öffentlicher Grünanlagen
- Erhaltung und Ergänzung der Straßenraumbegrünung (z. B. Talstraße/ Seilerbahn und Ludwigstraße)
- Gestaltung und Nutzbarmachung des Speyerbachs sowie Aufwertung und Vernetzung der Grün- und Freiflächen entlang des Speyerbachs
- Verbesserung der Qualität privater Freiräume durch Förderung der Begrünung, Entkernung und Entsiegelung

### **Straßen und Verkehr**

- Verringerung der Belastungen durch den Kfz-Durchgangs- und Schwerlastverkehr
- Reduzierung des Verkehrs entlang der Talstraße / Landauer Straße zur Aufhebung der Barrierewirkung und Funktionstrennung
- Priorität der Verlegung der B 39 entlang der Bahntrasse zur Entlastung der gesamten Weststadt
- Verbesserung der Kfz-Erreichbarkeit für Bewohner, Besucher, Kunden und den Wirtschaftsverkehr
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes und bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (z.B. Bike & Ride)
- Verbesserung der Situation und wohnumfeldverträgliche Gestaltung des ruhenden Verkehrs
- Entwicklung freiraumverträglicher Konzepte oder Alternativen zum Parken im Innenhof
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entschärfung von Gefährdungsschwerpunkten

- Verbesserung und Ausbau der Fußwegeverbindungen, insbesondere zwischen Bahnhof und Innenstadt, sowie
- Verbreiterung, Ausbesserung und barrierefreie Gestaltung der Gehwege
- Verbesserung der Situation des Radverkehrs und Bündelung des Fuß- und Radwegeverkehrs entlang des Speyerbachs

### **Sozialstruktur**

- Verbesserung des Images der Weststadt durch Aufzeigen und Weiterentwickeln der Qualitäten und Potenziale
- Entgegenwirken der sozialen Segregationstendenzen
- Förderung der Identität und Stärkung des Stadtteilbewusstseins
- Stabilisierung der Sozialstruktur und Förderung des Zusammenlebens
- Aktivierung und Vernetzung gesellschaftlichen Engagements und örtlicher Potenziale
- Schaffung und Gestaltung von Treffpunkten/Aufenthaltsräumen (z.B. Quartiersplatz) zur Förderung der Kommunikation und Interaktion der Bürger untereinander
- Förderung von Kultur- und Freizeitangeboten in der Weststadt
- Förderung der sozialen Durchmischung durch Anreize für breite Bevölkerungsschichten
- Beteiligung der Bürger an Entscheidungen über Planungen im Stadtteil
- Vermeidung bzw. Verminderung nachteiliger Auswirkungen durch Sanierungsmaßnahmen auf Betroffene
- Aktivierung von Investitionsinteresse



## LEITLINIEN

- Neuordnung der Verkehrssituation
- Modernisierung des Wohn- und Arbeitsumfeldes
- Aufwertung des Stadtbildes und öffentlicher Räume
- Stärkung als Einkaufsstandort
- Effizientere Flächennutzung
- Verbesserung der Grün- und Umweltsituation
- Soziale Integration, Partizipation und Kommunikation

## ENTWICKLUNGSZIELE

Bausubstanz und Baustruktur	Nutzungen	Stadtgestalt und Freiräume	Straßen und Verkehr	Sozialstruktur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung und Aufwertung der vorhandenen Baustruktur</li> <li>• Reparatur städtebaulicher Problembereiche (fehlende Raumkanten, Strukturängel, unmaßstäbliche Bebauung, hohe Bebauungsdichte, usw.)</li> <li>• Förderung der Sanierung und Qualitätsverbesserung von Gebäuden, besonders unter ökologischen Gesichtspunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung verträglicher Nutzungsmischung (Arbeiten und Wohnen)</li> <li>• Stärkung der eigenen Qualitäten gegenüber denen der Altstadt</li> <li>• Schaffung von nutzerspezifischen Wohnangeboten und Förderung von innovativen Wohnformen</li> <li>• Aufwertung der Geschäftszone und Sicherung der Versorgungsfunktion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt und Aufwertung stadtbildprägender und historischer Bebauung</li> <li>• Gestaltung und Begrünung von Straßen und Plätzen sowie Behebung von Gestaltmängeln an Gebäuden</li> <li>• Entwicklung und Aufwertung öffentlicher und privater Grünflächen (für alle Nutzergruppen)</li> <li>• Gestaltung des Speyerbachs und Integration ins Stadtbild</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des Durchgangsverkehrs und Reduzierung des MIV</li> <li>• Optimierung des ÖPNV-Angebotes</li> <li>• Verbesserung der Stellplatzsituation in den öffentlichen Räumen und Innenhöfen</li> <li>• Ergänzung und gestalterische Aufwertung der Fuß- und Radwege</li> <li>• Optimierung der Verkehrsabläufe und Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imageverbesserung</li> <li>• Entgegenwirken der sozialen Segregationstendenzen</li> <li>• Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Sanierungsbetroffene</li> <li>• Förderung der Partizipation an Planungen</li> <li>• Förderung der Kommunikation und Interaktion zwischen Bürgern</li> <li>• Förderung kultureller Angebote</li> </ul>

### 3.3 Handlungsschwerpunkte

Aus der zusammenfassenden Bewertung und den Schlussfolgerungen über Leitlinien und Entwicklungsziele werden unterschiedliche Handlungsschwerpunkte erkennbar. In erster Linie unterscheiden sich Bereichen mit Sanierungs- und Modernisierungsbedarf von denen mit Neuordnungsbedarf. Weitere bedeutende Handlungsfelder liegen im Bereich der Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs, Fassadengestaltung, Aufwertung öffentlicher Räume oder Schaffung von Frei- und Grünräumen.

Im Vordergrund der Handlungsfelder für die südliche und nördliche Weststadt stehen Handlungsfelder im Bereich der Bausubstanz, Verkehr und Sozialstruktur. Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen durch Entkernung und Modernisierung sind ebenso wichtig wie die Neuorganisation des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Stärkung ausgewogener sozialer Strukturen. Nutzungsübergreifend ist die Neugestaltung der öffentlichen Räume. Daneben sind Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher und privater Grün- und Freiräume wichtig für diesen Bereich.

In der südlichen Altstadt sind Maßnahmen um die Zentrumsnutzungen zugunsten des Einzelhandels und Tourismus zu stärken ebenso wichtig wie die Neuordnung strukturschwacher Bereiche und die Aufwertung von Fassaden. Im Bahnhofsumfeld sowie in der Gartenstraße stehen die Neuordnung und gestalterische Aufwertung im Vordergrund.

Die folgenden Konzepte zur Bausubstanz, Baustruktur und Stadtgestalt, zur Nutzungsstruktur, zu den Grün- und Freiräumen, zu den Maßnahmen des Verkehrs sowie zur Sozialstruktur setzen die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Weststadt – Landauer Straße.



## 4 Wahl des städtebaulichen Instrumentariums

Im folgenden Kapitel werden die für die Umsetzung der Konzepte zur Verfügung stehenden rechtlichen Instrumente der Städtebauförderung dargestellt. Danach wird ein Vorschlag für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes dargelegt.

## 4.1 Instrumente des Städtebaurechts

Die städtebauliche Erneuerung des Untersuchungsgebietes ist dringend erforderlich. Allerdings sind die Merkmale und Anforderungen in den einzelnen Teilbereichen sehr heterogen. Für die verschiedenen Handlungsfelder stellt das Städtebaurecht eine Reihe unterschiedlicher Instrumente zur Verfügung (Bebauungsplan, Vorhabenbezogener Bebauungsplan, Städtebauliche Verträge, Städtebauliche Sanierungsmaßnahme, Stadtumbaumaßnahme, Programm „Soziale Stadt“ etc.).

Bei der **Weststadt** und **südlichen Altstadt** handelt es sich aufgrund ihrer geschichtlichen Entwicklung um ein zusammenhängendes Gebiet mit einer einheitlichen Baustruktur überwiegend aus der Gründerzeit. Die Bewohnerstruktur der Weststadt hat sich innerhalb der letzten Jahre stark verändert. Bis vor etwa 10 Jahren lebten in der Weststadt überwiegend „gutbürgerliche“ Bewohner (hoher Anteil „Alteingesessener“, Handwerkerbetriebe etc.). Auch viele, hauptsächlich türkische Migranten ließen sich vorzugsweise in der Weststadt nieder. Innerhalb kurzer Zeit ist der Anteil der Migranten und sozial Schwächeren im Gebiet sehr stark angestiegen und der Anteil der Familien mit mittleren Einkommen stark zurückgegangen. Für die letztgenannte Gruppe ist die Weststadt nicht mehr attraktiv genug. Segregationsansätze mit steigender Tendenz sind deutlich erkennbar. Diese sind im Wesentlichen auf die geringen Mieten (hoher Modernisierungsbedarf der Wohnungen, unattraktives Wohnumfeld) zurückzuführen.

Es besteht unzweifelhaft hinsichtlich der Instandsetzung und Modernisierung von Bausubstanz, der Entkernung und Entsiegelung von Blockinnenbereichen, der Neugestaltung von Straßen und Plätzen sowie der Neuordnung einzelner Bereiche starker Handlungsbedarf. Hinzu kommen die strukturelle Defizite wie Leerstand und die drohenden Funktionsverluste in der oberen Hauptstraße. Die Handlungsfelder „Sozialstruktur“ und „Verkehr“ haben ebenfalls hohe Priorität.

Im **Bahnhofsumfeld** und in der **Gartenstraße** stehen Neuordnungsmaßnahmen aufgrund von baustrukturellen Mängeln und Nutzungsunverträglichkeiten im Vordergrund. Im Bahnhofsumfeld sind zusätzlich gestalterische Maßnahmen umzusetzen. In der Gartenstraße gibt es darüber hinaus Teilbereiche mit Sanierungs- und Modernisierungsbedarf.

Im Folgenden sollen die zur Lösung der festgestellten Missstände in Frage kommenden städtebaulichen Instrumentarien untersucht werden. Grundlage für die Entscheidung in Kapitel 4.2 ist dabei die zügige Behebung der angesprochenen Missstände und die Eignung des jeweiligen Instrumentariums zur Umsetzung der vorzusehenden Maßnahmen.

### 4.1.1 Soziale Stadt

Das Bund-Länder-Programm „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die „Soziale Stadt“ – ist, wie die traditionelle städtebauliche Erneuerung, eine Querschnittsaufgabe, aber mit deutlich erweiterten Handlungsfeldern. So stehen vor allem Soziales und Ökonomie gleichberechtigt neben den baulichen und städtebaulichen Aufgaben.

Die Voraussetzungen für eine Förderung von Maßnahmen der "Sozialen Stadt" sind soziale Missstände in Gebieten, in denen ein besonderer Entwicklungsbedarf besteht, wobei

- soziale Missstände insbesondere dann vorliegen, wenn ein Gebiet auf Grund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist und
- ein besonderer Entwicklungsbedarf insbesondere dann gegeben ist, wenn es sich um benachteiligte Gebiete handelt, in denen es einer abgestimmten Bündelung von investiven und sonstigen Maßnahmen bedarf (§ 171 e BauGB).

Nach Erkenntnissen des Sozialberichts, Interviews mit Anwohnern und Schlüsselpersonen sowie eigenen Erhebungen zur Bewohnerstruktur konnten im Gebiet teilweise erhebliche soziale Missstände und wirtschaftliche Schwächen (mit Abwärtstrend!) festgestellt werden. Der Anteil ausländischer Mitbürger und sozial Schwächerer in der Weststadt sowie die Segregation unter den Bewohnern („man lebt nebeneinander her“) ist sehr hoch. Viele Bewohner sehen hierin ein Imageproblem. Mit dem Imageverlust sinkt das Identifikationspotenzial mit dem Quartier, was zum Teil zu einer Zunahme der Fluktuation und zur Abwanderung einkommensstärkerer Bevölkerungsgruppen führt. In der Weststadt bestehen Probleme, wie sie in den Fördergebieten des Programms "Soziale Stadt" vorgefunden werden. Das Gebiet erfüllt sozusagen gleichzeitig die Förderziele der klassischen Sanierung und des Bund-Länder-Programms „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die Soziale Stadt“.

Da die städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet jedoch überwiegen und zur Umgestaltung und Verbesserung des Gebiets vor allem bauliche und städtebauliche Maßnahmen anstehen, ist festzustellen, dass die vorgefundenen Probleme in der Weststadt nicht im Programm "Soziale Stadt" (und durch die darauf zu begründenden Rechtmittel) umfänglich lösbar sind.

#### 4.1.2 **Stadtumbau West**

Nach den städtebaulichen Regelungen zum Stadtumbau wird die Förderung von Stadtumbaumaßnahmen wie folgt bestimmt: Danach handelt es sich um „Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden.“ Stadtumbaumaßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, „dass

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft angepasst wird,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,
- innerstädtische Bereiche gestärkt werden,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,

- einer anderen Nutzung nicht zuführende bauliche Anlagen zurückgebaut werden,
- freigelegte Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung oder einer hiermit verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden,
- innerstädtische Altbaubestände erhalten werden.“ (vgl. § 171a BauGB).

Die Voraussetzungen für eine Förderung gemäß §§ 171a-d BauGB (Stadtumbaumaßnahmen) treffen für die Weststadt überwiegend zu. Der Stadtteil hat erhebliche städtebauliche Funktionsverluste. Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse bedürfen einer erheblichen Verbesserung. Im Hinblick auf die zukünftige Funktionsfähigkeit der Städte sind die Innenstädte und innenstadtnahen Bereiche zu stärken. Dies trifft ebenfalls auf die Weststadt zu. Auch die Erhaltung bzw. die Aufwertung der Altbaubestände der innenstadtnahen Weststadt, insbesondere aber der Neuordnungsbedarf in den Teilbereichen „Bahnhofsvorplatz“ und „Gartenstraße“ decken sich weitgehend mit den Zielen des Stadtumbau-Programms.

Aufgrund des großen Handlungsbedarfs in der **gesamten Innenstadt** (inkl. „Weststadt“) hat sich die Stadt Neustadt an der Weinstraße daher um Aufnahme in das Stadtumbauprogramm beworben. Hierbei wurde zwischen der Stadt Neustadt und der Bewilligungsstelle des Landes Rheinland-Pfalz besprochen, die aktuellen Untersuchungen und Planungen (Vorbereitende Untersuchung „Weststadt“, Rahmenplan Innenstadt, Stadtkonzeption etc.) in einem der Förderung zugrunde zu legenden Stadtumbaukonzept (Integriertes Handlungskonzept) zusammenzuführen.

Nach dem Baugesetzbuch kann ein Stadtumbaugebiet bzw. können Teile davon auch mit anderen Instrumenten der Städtebauförderung, z.B. als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet, durchgeführt werden. Die Kommune hat zu überprüfen, mit welchen Instrumenten der größtmögliche Effekt erzielt werden kann. Aufgrund der Problemlage in der Weststadt, die eher mit den Instrumenten der Städtebauförderung nach §§ 136-164b BauGB gelöst werden kann, wird empfohlen, diesen Teilbereich (ohne die Teilbereiche „Bahnhofsumfeld“ und „Gartenstraße“) als Sanierungsgebiet innerhalb eines Stadtumbaugebietes „Innenstadt“ festzulegen. Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan werden hierbei Bestandteil des Stadtumbaukonzeptes.

### 4.1.3 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes setzt vor allem voraus, dass nach § 136 Baugesetzbuch (BauGB)

- städtebauliche Missstände nachgewiesen werden, zu deren Behebung das Gebiet durch Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert oder umgestaltet werden soll (Abs. 2), und
- die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung dieser Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Interesse liegt (Abs. 1).

Die Teilbereiche Weststadt, südliche Altstadt und Gartenstraße entsprechen nach ihrer vorhandenen Bebauung und sonstigen Beschaffenheit (z.B. Verkehrsbelastung) nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Weiterhin ist das Gebiet in der Erfüllung seiner Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt. Die feststellbaren funktionalen und gestalterischen Defizite bzw. Missstände beeinträchtigen die Funktion des Gebiets auch in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht. Trotz der vorhandenen Potenziale ist eine Selbstheilung des Gebietes in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Nach dem Städtebaurecht ist die "Städtebauliche Sanierungsmaßnahme" das Instrumentarium (mit dem besonderen Bodenrecht, den Genehmigungsverfahren etc.), das am ehesten zur Durchsetzung der aufgestellten Entwicklungsziele in der Weststadt und südlichen Altstadt sowie in Teilbereichen des Bahnhofsumfeldes und der Gartenstraße geeignet ist.

Für einzelne Bereiche kann die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich sein. Ebenso ist für das ein oder andere Investorenprojekt der Abschluss von städtebaulichen Verträgen sinnvoll. Um jedoch ein Gesamtkonzept für die Entwicklung des gesamten Untersuchungsgebietes umzusetzen, ist die Anwendung des "besonderen Städtebaurechts" unbedingt erforderlich.

Im Gegensatz zu den Bestimmungen des allgemeinen Städtebaurechts gehen die Eingriffsmöglichkeiten im besonderen Städtebaurecht deutlich weiter. Im Unterschied zur Bauleitplanung, die nur den rechtlichen Rahmen für die städtebauliche Entwicklung setzt, zielt die städtebauliche Sanierungsmaßnahme gleichzeitig auf die zügige Verwirklichung der Planungsziele innerhalb eines überschaubaren Zeitraums ab.

Aufgrund der im Untersuchungsgebiet festgestellten städtebaulichen Missstände im Sinne des § 136 BauGB wird die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gemäß Baugesetzbuch für die Teilbereiche nördliche Weststadt, südliche Weststadt und südliche Altstadt empfohlen.

Grundsätzlich stehen zur Durchführung das sog. "klassische" oder auch das sog. "vereinfachte" Verfahren zur Wahl. Die Entscheidung, nach welchem Verfahren vorgegangen werden soll, wird im Kapitel 4.2 „Wahl des Sanierungsverfahrens“ getroffen.

## 4.2 Wahl des Verfahrens

Bei der förmlichen Festlegung zum Sanierungsgebiet gemäß § 136 ff Baugesetzbuch (BauGB) stellt sich die Frage, welche Instrumente zur Behebung von städtebaulichen Missständen erforderlich sind und nach welchem Verfahren des besonderen Städtebaurechts vorgegangen werden muss.

Im Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Durchführung der Sanierung zwei Verfahren beschrieben:

- das herkömmliche „klassische Verfahren“ und
- das „vereinfachte Verfahren“ nach § 142 (4) Baugesetzbuch (BauGB) in mehreren Varianten.

Prinzipiell hat die Gemeinde einen Ermessensspielraum bei der Wahl des Verfahrens. Sind jedoch Bodenwertsteigerungen aufgrund von durchgeführten öffentlichen Ordnungsmaßnahmen und damit einhergehenden Immobilienspekulationen zu erwarten, ist die Gemeinde angehalten, das sog. „klassische Verfahren“ anzuwenden.

Die wichtigsten rechtlichen Instrumente bei der Durchführung der Sanierung sind:

- a. Sanierungsgenehmigungen für genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge gemäß § 144 Abs.1 (BauGB) wie z. B. Baugenehmigungen, Miet- und Pachtverträge;
- b. Sanierungsgenehmigungen für genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge gemäß § 144 Abs.2 (BauGB) wie z. B. Kaufverträge, Grundstücksteilungen, Grundschulden, Grunddienstbarkeiten, Nießbrauchrechte;
- c. Die so genannten besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 152 bis 156a (BauGB) wie Kaufpreisprüfung sowie die Erhebung von Ausgleichsbeträgen bei Abschluss der Sanierung.

Das komplette Instrumentarium (vgl. Punkt a - c) kann nur im so genannten klassischen Verfahren angewendet werden. Im vereinfachten Verfahren kann die Genehmigungspflicht für die Veränderungs- und Verfügungssperre gemeinsam (§ 144 Abs.1 und 2 BauGB) bzw. alternativ (§ 144 Abs.1 oder 2 BauGB) angewandt oder ausgeschlossen (ohne Anwendung von § 144 BauGB) werden (vgl. Punkt a und b). Die unter Punkt c genannten Instrumentarien entfallen ganz, sofern die Sanierung im vereinfachten Verfahren durchgeführt wird.

Die von der Sanierung betroffenen Grundstücke sind in der Satzung einzeln aufzuführen. Grundsätzlich muss in die Grundbücher dieser Grundstücke eingetragen werden, dass eine Sanierung durchgeführt wird (Sanierungsvermerk). Wenn das vereinfachte Verfahren mit dem Ausschluss der Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 2 (BauGB) zur Anwendung kommt, hat

kein Sanierungsvermerk in den Grundbüchern zu erfolgen (§ 143 Abs.2 BauGB).

Die Wahl des Instrumentariums und damit des rechtlichen Sanierungsverfahrens ist entscheidend für die Durchsetzung der Sanierungsziele im privaten Bereich. Die öffentlichen Maßnahmen bestimmt die Stadt ohnehin selbst.

Der voraussichtliche Bedarf an rechtlicher Neuordnung von Grundstücksverhältnissen ist ein Kriterium zur Auswahl des Verfahrens. Im klassischen Verfahren ist eine Grundstücksneuordnung aufgrund der Gesetzgebung durchführbar. Dagegen sind im vereinfachten Verfahren die rechtlichen Möglichkeiten zur Durchsetzung begrenzt (vgl. Punkt a bis c).

Entscheidend für die Wahl des Verfahrens ist die Erwartung von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen. Bei nennenswerter Bodenwertsteigerung ist das klassische Verfahren anzuwenden, nach Abschluss der Sanierung sind grundsätzlich Ausgleichsbeträge (§154 BauGB) zu erheben.

Die Ausgleichsbeträge dienen der Abschöpfung der Wertsteigerung privater Grundstücke durch die im öffentlichen Bereich durchgeführten Sanierungsmaßnahmen wie Ordnungsmaßnahmen (z. B. Neugestaltung der Straßen und Plätze etc.) und Baumaßnahmen (z. B. Neubau eines Bürgerzentrums etc. vgl. § 148 BauGB) und werden zur anteiligen Finanzierung der Gesamtkosten der Sanierung eingesetzt.

Beide Verfahrensarten wurden im Hinblick auf die Ziele und die Durchsetzbarkeit der geplanten Sanierungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet „Weststadt – Landauer Straße“ geprüft.

Aufgrund der festgestellten Missstände und daraus resultierenden Maßnahmen wird im Untersuchungsgebiet das komplette rechtliche Instrumentarium (vgl. Punkt a - c) für die Durchführung der Sanierung erforderlich sein. Insbesondere in den im Entwicklungskonzept herausgearbeiteten Neuordnungsschwerpunkten ist ein Bedarf an rechtlicher Neuordnung von Grundstücksverhältnissen erkennbar. Weiterhin gibt es im Gebiet Plätze und nahezu alle Straßenräume mit erheblichem Neugestaltungsbedarf, die wiederum sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nach sich ziehen werden. Für diese Bereiche muss also das klassische Verfahren zur Anwendung kommen.

Neben der Förderung von Einzelmaßnahmen soll der Schwerpunkt der Sanierungsdurchführung bei Beratungs- und Steuerungsaufgaben liegen. Die Einbindung aller Beteiligten in den Planungsprozess soll hierbei besondere Berücksichtigung finden.

**Aufgrund der festgestellten städtebaulichen Missstände im Sinne des § 136 BauGB ist eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach dem sog. „klassischen Verfahren“ gemäß BauGB für das vorgeschlagene Sanierungsgebiet durchzuführen.**

### 4.3 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Das Sanierungsgebiet ist so zu begrenzen, dass einerseits die Durchführung der Sanierung nicht durch eine zu enge Grenzziehung behindert wird, andererseits aber dennoch innerhalb eines absehbaren Zeitraums abgeschlossen werden kann.

Maßgeblich ist hierfür u.a. die Finanzierbarkeit der Sanierung durch Mittel der Stadt und der öffentlichen Aufgabenträger sowie durch Städtebauförderungsmittel und vor allem durch Eigenmittel der privaten Bauherren. Aus dem Erfordernis der Finanzierbarkeit ergibt sich, dass die Größe des abzugrenzenden Sanierungsgebietes auch wesentlich von der Konzentration der städtebaulichen Missstände und der Sanierungsstrategie der Stadt beeinflusst wird.

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse lässt sich das Untersuchungsgebiet in Bereiche mit erheblichen oder weniger großem Handlungsbedarf aufteilen (siehe Plan 2/1/01 Handlungsschwerpunkte – Seite 97). Ausgehend von der Häufung von Missständen und Konflikten wurden im Rahmenplan die Sanierungsschwerpunkte herausgearbeitet, welche die dringlichsten Maßnahmen auf den privaten Grundstücken und in den öffentlichen Räumen berücksichtigen.

Grundsätzlich besteht im Untersuchungsgebiet flächendeckend Handlungsbedarf. Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes umfasst in erster Linie diejenigen Gebiete, für die städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 BauGB und damit ein Handlungsbedarf festgestellt wurden. Im Untersuchungsgebiet sind das im Wesentlichen die Teilbereiche der Weststadt und südlichen Altstadt. Bereiche, deren Entwicklungsziel mit anderen städtebaulichen Instrumenten als der Sanierungssatzung erreicht werden kann (Bahnhofsumfeld, Gartenstraße), sollen aufgrund der Vorgabe einer zielgerichteten und zügigen Durchführung nicht in das Sanierungsgebiet aufgenommen werden. Für diese Bereiche sind andere geeignete Instrumente anzuwenden (Bebauungsplan, Städtebaulicher Vertrag, Stadtumbau West).

Um die Sanierungsbetroffenen gleichermaßen zu unterstützen, wäre die Festlegung des gesamten Untersuchungsgebietes als Sanierungsgebiet wünschenswert, jedoch im Hinblick auf die begrenzt vorhandenen Fördermittel nicht realisierbar. Daher ist die Konzentration auf bestimmte Schwerpunktbereiche erforderlich.

Aus den genannten Gründen wird folgende Sanierungsgebietsgrenze und Gebietsbezeichnung vorgeschlagen:

Die Teilbereich „südliche Weststadt“, „nördliche Weststadt“ und „südliche Altstadt“ werden aufgrund der erheblichen baulich-strukturellen Mängel leicht modifiziert in das Sanierungsgebiet aufgenommen. Ausgeschlossen werden die Seilerbahn, die nördliche Bebauung der Ludwigstraße sowie die östliche Bebauung der Hauptstraße oberhalb der Schütt (Vgl. Plan 2/1/02 – Seite 107). Das Sanierungsgebiet soll im folgenden als „Weststadt / südliche Altstadt“ neu bezeichnet werden.



## 5 Rahmenplan

Von den im vorangegangenen Kapitel entwickelten Zielsetzungen leiten sich die Vorschläge für Sanierungsmaßnahmen ab, die zur Verwirklichung dieser Ziele beitragen sollen. Im folgenden Kapitel werden die Konzepte zur Rahmenplanung für das vorgeschlagene Sanierungsgebiet erläutert. Anschließend wird für vier ausgewählte Bereiche vertiefend aufgezeigt, wie die Konzepte umgesetzt werden könnten.

## 5.1 Konzepte

In der Rahmenplanung werden auf der Grundlage der Bestandsanalyse und Zielsetzungen die charakteristischen Merkmale des Untersuchungsgebietes herausgearbeitet und Konzepte hinsichtlich städtebaulicher und verkehrlicher Schwerpunkte entwickelt. Die folgenden Konzepte zur Baustruktur und Stadtgestalt, zu den Nutzungen, zu den Stadträumen und privaten Freiflächen sowie die Maßnahmen zum Verkehr setzen die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Weststadt und südlichen Altstadt. Diese Konzepte alleine genügen jedoch nicht, um die städtebaulichen Missstände und Mängel zu beheben. Sie können lediglich den Rahmen für die Entwicklung der Weststadt und südlichen Altstadt geben.

### 5.1.1 Baustruktur und Stadtgestalt

Im Gestaltungskonzept (vgl. Plan 2/1/03 - 117) werden Bereiche mit Sanierungs- oder Neuordnungsbedarf, Eingriffe zur Verbesserung der Baustruktur und des Stadtbildes sowie Maßnahmen zur Aufwertung der Qualitäten im öffentlichen und privaten Raum (Straßen und Plätze bzw. Blockinnenbereiche) dargestellt.

#### Sanierungs- und Neuordnungsbedarf

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse lässt sich das Untersuchungsgebiet in Bereiche mit erheblichem sowie weniger großem Sanierungs- und Neuordnungsbedarf aufteilen. Auffällig ist, dass es im Untersuchungsgebiet kaum Bereiche mit geringem bzw. gar keinem Handlungsbedarf gibt. In den meisten Bereichen besteht entweder Sanierungs- und/oder Neuordnungsbedarf.

Die **Sanierungsschwerpunkte** liegen in der:

- Talstraße / Landauer Straße,
- Amalienstraße,
- Klausengasse und
- Hetzelstraße.

Hauptaufgabe ist hierbei die Sanierung der teilweise sehr desolaten Bausubstanz, die Anpassung an zeitgemäße technische Wohnstandards (z.B. moderne Heizungs- und Sanitärinstallationen) und, wo möglich, die Durchführung von Maßnahmen zur Energieeinsparung (Fenster, Kellerdecken, Dächer,...). Für die Sanierung und Modernisierung ist eine gute Mischung aus Komplett- und Teilsanierung vorzusehen: Komplettsanierung, um ansiedlungswilligen Familien und/oder Bevölkerung der Mittelschicht attraktiven Wohnraum zu bieten, und Teilsanierung, um alteingesessene Bewohnerstrukturen, die schon Teilsanierungen durchgeführt haben, im Gebiet zu halten.



Beispiel für ein Gebäude vor und nach der Sanierungsmaßnahme

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Die **Neuordnungsschwerpunkte** liegen in den Bereichen:

- Demeta-Grundstück,
- Lebensmittel-Discounter an der Talstraße,
- Ägyptenpfad und
- Stadtmühlgasse.

In diesen Bereichen geht es vornehmlich darum, ungeordnete Baustruktur mit zum Teil desolater Bausubstanz durch (Teil-)Abriss und Neubebauung neu zu ordnen. Zwischen Amalienstraße und Bahnlinie sind teilweise Rückgebäude im Rahmen der geplanten Verlegung B 39 niederzulegen.

Der Bereich Stadtmühlgasse ist durch Um- oder Neubau neu zu ordnen, so dass die südliche Raumkante des Juliusplatzes gefasst wird. Ein möglicher Abriss des Anwesens an der Stadtmühlgasse 9 ist mit dem Denkmalschutz abzustimmen, da das Gebäude nach Hinweis der Landesdenkmalpflege vermutlich Teile der mittelalterlichen Stadtmauer einbezieht. Möglicherweise kann hier ein Abriss mit Freilegen der mittelalterlichen Stadtmauer erfolgen.

Des Weiteren ist vorgesehen, Strukturbrüche aufgrund fehlender Raumkanten oder Baulücken durch Neubebauung, Begrünung oder Aufstockung zu beheben (Demeta-Gelände, Verbrauchermarkt Talstraße, Pfarrgasse 2 etc.).

### Entkernung von Blockinnenbereichen

Ein Hauptaufgabengebiet im Sinne der klassischen Sanierung und Modernisierung ist die Entkernung und Entsiegelung der rückwärtigen Grundstücksbereiche in stark überbauten und versiegelten Blöcken. Durch Abbruch von gering oder nicht genutzten Nebengebäuden soll die Tageslichtbeleuchtung, Besonnung und natürliche Belüftung der Wohn- und Freiräume verbessert werden. Auf den gewonnenen Freiflächen können wohnungsnaher Grün- und Hofbereiche als sichere und ruhige Spiel- und Freizeitflächen entwickelt werden und damit das Wohnen in der West- und Innenstadt attraktiver machen.

Schwerpunkte zur Entkernung der Blockinnenbereiche liegen in folgenden Bereichen:

- zwischen Fröbelstraße und Stangenbrunnengasse bzw. Webergasse
- Rückbereiche beidseitig der Hauptstraße
- zwischen Schwestern- und Hetzelstraße
- zwischen Bischofs- und Pfarrgasse
- zwischen Bischofs- und Klausengasse
- zwischen Klausengasse und Talstraße
- zwischen Volksbad- und Arndtstraße südlich der Talstraße
- zwischen Gipser- und Arndtstraße südlich der Jahnstraße
- an der Talstraße im Demeta-Block östlich und westlich des vorhandenen Fußweges

Während der Durchführungsphase sind die Blockinnenbereiche vertiefend zu untersuchen und detaillierte Blockkonzepte zusammen mit den Eigentümern auszuarbeiten. Dabei ergibt sich, welche Nebengebäude niedergelegt oder umgenutzt bzw. wieder genutzt werden können und ob eine Umlegung oder Zusammenlegung von Grundstücken zur Aufwertung der Blockinnenbereiche beitragen. Mittels eines abgestimmten Gesamtkonzeptes lässt sich eine hohe Städtebau- und Freiraumqualität erreichen.

### Plätze gestalten, Aufenthaltsqualität schaffen!

Die Gestaltung der Quartiersplätze Kohlplatz und Walter-Engelmann-Platz zu attraktiven Aufenthaltsbereichen sind eminent wichtige Maßnahmen im öffentlichen Bereich.

Das Gestaltkonzept des **Kohlplatzes** beabsichtigt eine Neuordnung der Stellflächen durch Verlagerung dieser an die Ränder des Platzes, um in der Mitte wertvollen Aufenthaltsraum (Bänke, Bestuhlung, Gastronomie etc.) zu schaffen. Hier bietet es sich an, den Aufenthaltsbereich städtebaulich mit dem Speyerbach zu verknüpfen und dort den Bach über Treppen, Podeste und Stege zugänglich und damit erlebbar zu machen. Eine abgestimmte Begrünung – der Kohlplatz ist Teil der „Grünen Achse“ – soll das Gestaltkonzept abrunden.

Mit der Umgestaltung des **Walter-Engelmann-Platzes** soll sowohl Aufenthaltsqualität als auch eine städtebauliche Akzentuierung des denkmalgeschützten, sehenswerten Volksbades erreicht werden. Das Gestaltkonzept sieht eine Neuordnung und Verlegung der Stellflächen an die Talstraße und an die südliche Seite des Platzes vor, um die Vorderseite bzw. den Haupteingangsbereich des ehemaligen Volksbades von parkenden Autos freizuhalten. In der Mitte des Platzes bietet sich Raum für eine bessere Aufenthaltsqualität. Eine Ergänzung und Aufwertung der vorhandenen Begrünung entlang der Talstraße soll den Platz betonen.

Die derzeit wenig ansprechende **Hetzelanlage** ist zu einer attraktiven innerstädtischen Grünanlage umzugestalten. Auch nach Verlegung der B 39 wird der Verkehr weiterhin, wenn auch weniger stark, den Aufenthalt in der Hetzelanlage beeinträchtigen. Das Gestaltkonzept muss diese Situation besonders berücksichtigen, indem eine Art „Puffer“ zwischen Hetzelanlage und Hauptverkehrsstraße eingerichtet wird. Die Stellflächen sind an den Hauptverkehrsachsen anzu-



Platzsituation vor und nach der Umgestaltung

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

ordnen. Die Umgestaltung der Hetzelanlage ist mit dem Denkmalschutz abzustimmen ggf. genehmigen zu lassen, da diese wesentlicher Bestandteil der Denkmalzone „Hetzelanlage“ ist.

Wegen des Grünflächendefizits in der Weststadt wird ein Nutzbarmachen der außerhalb des Plangebiets liegenden Grünfläche **Seilerbahn** empfohlen. Sowohl die Grünfläche als auch das Ufer der Seilerbahn sollen gestaltet werden und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten (Bänke, Treppen und Stege zum Wasser etc.). Insbesondere durch die Verbindung von Wasser und Grün kann an dieser Stelle ein Aufenthaltsbereich von hoher Qualität entstehen.

### **Gestaltung der Straßen- und Wegeräume**

Weiteres Aufwertungspotenzial für die Weststadt und südliche Altstadt ergibt sich mit der städtebaulichen Neuordnung und Gestaltung der

- **Hauptstraße als Fußgängerzone**
- **Stadteingänge sowie**
- **Stadt- und Quartiersstraßen.**

Um die Gestaltungsdefizite (Fassaden und Straßenraum) in der **Fußgängerzone** zu beheben, wird für den Bereich der südlichen Altstadt die Einrichtung eines ergänzenden Fassadenprogramms sowie die konsequente Anwendung der Gestaltungsrichtlinie für Werbeanlagen empfohlen. Hier gilt es, das besondere Flair der historischen Straßen und Gassen zu betonen, insbesondere im Hinblick auf die Denkmalzone „Altstadt“. Der Straßenraum ist einheitlich zu möblieren (Bänke, Beleuchtung etc.), Verkaufstische und Werbetafeln sind auf das Wesentliche zu reduzieren, so dass ein harmonisch gestalteter Straßenraum entsteht, wie es in den Straßen und Gassen um den Marktplatz herum bereits überwiegend gelungen ist.

Die öffentlichen Räume der Denkmalzonen um die Fröbelstraße und um die Hetzelanlage sowie der geplanten Denkmalzone „Altstadt“ sind in Bezug auf die Stadtbildpflege (Sanierung, Straßenraum- und Fassadengestaltung) besonders zu berücksichtigen. Insbesondere hier, aber auch im übrigen Gebiet mit historisch bedeutsamer Bausubstanz, sind **Gestaltsicherungsinstrumente** in Abstimmung mit der Denkmalpflege zu entwickeln und anzuwenden.

Des Weiteren soll das Erscheinungsbild der **Stadt- und Quartierseingänge** im Bereich Talpost, Kohlplatz und Verbrauchermarkt verbessert werden. Der Stadteingang an der Talpost ist durch Sanierung der desolaten Bausubstanz an der Talstraße, durch Neugestaltung der Verkehrsführung (Kreisel) sowie durch Aufwertung der Seilerbahn zu verbessern. Mit der Umgestaltung des Kohlplatzes soll der Quartierseingang in diesem Bereich attraktiver werden. Durch Neustrukturierung des Bereichs um den Verbrauchermarkt und einer gestalterischen Aufwertung der Hetzelanlage soll der südliche Quartierseingang – auch im Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsänderung durch Verlegung der B 39 – stärker betont werden.

---

Nach Verlegung der B 39 an die Bahnschienen ist die Talstraße umzugestalten und zu durchgrünen, so dass der Straßenraum sowie die angrenzende Bebauung insgesamt an städtebaulicher Qualität gewinnt.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen, ungestalteten und zum Teil mit erheblichen Instandhaltungsmängeln behafteten **Quartiersstraßen** sind zwar weniger stadtbildwirksam, aber dennoch besitzen sie Potentiale zu städtebaulich wertvollen und nutzbaren Stadträumen. Das sind die Quartiersstraßen: Jahnstraße, Fröbelstraße, Gipserstraße, Arndtstraße, Volksbadstraße, Luisenstraße, Schwesternstraße, Hetzelstraße und Pfarrgasse. Priorität hat dabei die Gestaltung und Durchgrünung der Jahn- und Fröbelstraße, die als Hauptfußwegeverbindungen das Rückgrat des Quartiers bilden. Die ruhigen Quartiersstraßen sollen den Anwohnern nicht nur als Wegeraum dienen, sondern punktuell auch zum Aufenthalt einladen (Spielraum für Kinder, Sitzgelegenheit für Ältere, Kommunikationsraum für Bewohner etc.).





### 5.1.2 Nutzungen

Im Nutzungskonzept (vgl. Plan 2/1/04 - Seite 125) sind, neben den Abgrenzungen zur Sicherung/Verbesserung der einzelnen Nutzungsbereiche, Maßnahmen zur Funktionsverbesserung sowie Nutzungsänderungen dargestellt.

#### **Weststadt – Stärkung und Modernisierung des Wohn- und Arbeitsumfeldes**

Oberstes Ziel ist es, die historische Weststadt als innenstadtnahes Wohngebiet zu stärken und weiterzuentwickeln. Handlungsschwerpunkt soll dabei sowohl die Stärkung der Wohnfunktion als auch die Harmonisierung von Wohnen und Arbeiten sein.

Hauptaufgabe ist hierbei die Sanierung der teilweise sehr desolaten Bausubstanz sowie die technische Modernisierung und Anpassung an zeitgemäße Wohnstandards. Durch eine Aufwertung der Blockinnenbereiche (Entkernung, Begrünung etc.) sowie eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume und Fassaden sollen die Wohnqualität und das Wohnumfeld zusätzlich verbessert werden.

Die Weststadt soll mit einem breiten Aufgabenspektrum an Wohnungen unterschiedliche Nutzergruppen (Familien, Senioren, Single-Haushalte, Wohngemeinschaften etc.) anziehen. Dabei sind innovative Wohnformen als Alternative zum Umland besonders zu fördern. Im Hinblick auf die Nutzergruppen Familie und Senioren ist eine barrierefreie Gestaltung des Wohnumfeldes unabdingbar.

Voraussetzung zur Aufwertung des Wohnumfeldes ist die **Reduzierung der Verkehrsbelastung** an den Haupterschließungsstraßen Talstraße, Landauer Straße und Amalienstraße durch Verlegung der B 39 an die Bahnlinie.

Weitere Aufgabe zur Stärkung der Wohnfunktion ist die Aufwertung der für das Wohnen relevanten Nutzungen (Versorgung, Dienstleistungen, Freizeit, soziale Infrastruktur etc.). Dabei sind wohnnutzungsverträgliche Dienstleistungen (Läden, Praxen, Büros, nicht störende Handwerksbetriebe etc.) grundsätzlich flächendeckend im Gebiet zu sichern und zu fördern. Die Schwerpunkte für die Entwicklung von **Mischnutzungen** (verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten) sollen dabei am Kohlplatz und am Ägyptenpfad, in der Stangenbrunnengasse, Fröbelstraße, Hetzelstraße sowie Landauer Straße/Talstraße zwischen Hetzelstraße und Moltkestraße liegen. Am Ägyptenpfad ist die vorhandene Mischnutzung an der Ostseite durch Neubebauung der Westseite mit kleinen Läden und Gastronomie zu ergänzen.

Da es in der Weststadt zum einen an Aufenthaltsqualität und zum anderen an Identifikation und Integrationsansätzen mangelt, hat die Schaffung einer **Quartiersmitte** als Treffpunkt für quartiersbezogene Kultur- und Freizeitaktivitäten oberste Priorität. Besonders geeignet dafür ist der **Walter-Engelmann-Platz** am denkmalgeschützten ehemaligen Volksbad in Verbindung mit der Freifläche vor der denkmalgeschützten Sporthalle der Turn- und Sportgemeinschaft (TSG) Neustadt. Der Walter-Engelmann-Platz wird zu einem attraktiven Platz mit Aufenthaltsfunktion umgestaltet. Die TSG-Freifläche ist öffentlich zugänglich und multifunktional nutzbar zu machen.

Diese kann Quartiersveranstaltungen (z.B. Märkte, Feste etc.) Raum bieten. In der veranstaltungsfreien Zeit kann die Freifläche für Anwohnerparken genutzt werden. Zudem bietet sich auf der derzeitigen Grünfläche der TSG-Freifläche die Möglichkeit, einen öffentlichen Kinderspielplatz einzurichten. Von den untersuchten Flächen für die Einrichtung eines öffentlichen Kinderspielplatzes eignet sich dieser Standort aufgrund seiner Größe und Lage am besten. Um die Funktion als Quartierszentrum weiter zu stärken, kann die TSG-Halle, die sogar mit Bühne ausgestattet ist, für Quartiersveranstaltungen mitgenutzt werden. Für die Neuordnung und Umgestaltung des Walter-Engelmann-Platzes und der TSG-Freifläche ist eine vertiefende Auseinandersetzung mit der Situation notwendig.

Eine weitere Maßnahme zur Wohnumfeldverbesserung bietet sich mit der bereits erläuterten **Neugestaltung des Kohlplatzes** (vgl. Kap 5.1.1 Baustruktur und Stadtgestalt). Neben der gestalterischen Aufwertung des Platzes selbst sollte auch eine gestalterische und funktionale Aufwertung der angrenzenden Bebauung erfolgen. Die Sanierung sowie die Ansiedlung von kleinen Läden und Gastronomie ist hier besonders zu fördern, um



verträgliches Nebeneinander von Parken, Aufenthalt, Gastronomie und Geschäften

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

den Platz wieder zu beleben. Die Funktion des Kohlplatzes als Parkraum soll dabei erhalten bleiben, wobei hier die städtebauliche Integration der Stellflächen eine besondere Herausforderung darstellt. Hierfür ist ebenfalls eine vertiefende Auseinandersetzung mit der Situation notwendig.

Des Weiteren sind die Grünflächen der **Hetzelanlage und Seilerbahn** (wieder) besser nutzbar zu machen. In der Hetzelanlage wird sich eine gute Aufenthaltsqualität erst mit Verlegung der Hauptverkehrsstraße erreichen lassen. Langfristig sollte die Hetzelanlage insbesondere Kindern und Senioren Spiel- und Verweilmöglichkeiten bieten. Mit Sperrung der Luisenstraße könnte der Aufenthaltsbereich ausgeweitet werden. Gastronomische Nutzungen mit Bestuhlung an der Luisenstraße sollen die Platzqualität weiter aufwerten. Unabhängig von der Verlegung der B 39 sollte die Seilerbahn geöffnet werden (derzeit eingezäunt). In Verbindung mit dem Speyerbach birgt die Seilerbahn hohes Aufenthalts- und Naherholungspotenzial.

Um die wohnungsnah, fußläufige **Versorgung** mit Gütern des täglichen Bedarfs zu sichern, ist der Verbrauchermarkt im Gebiet zu erhalten. Mittelfristig sollte jedoch eine Neuordnung und gestalterische Aufwertung des Grundstücks erfolgen. Im Falle einer Betriebsaufgabe bzw. Verlagerung ist die Wiederansiedlung eines Nahversorgers in der Weststadt anzustreben.

Eine Ansiedlung in Richtung Schöntal, z.B. auf dem Grundstück des Metallwerkes, würde sich als besonders günstig erweisen, da somit gleichzeitig die wohnungsnah Versorgung des Bereichs Rotkreuz- / Huttenstraße und des Schöntals sichergestellt werden kann. Die Lage an der Hauptverkehrsachse (nach Verlegung der B 39) ist aus verkehrsplanerischer Sicht ebenfalls zu begrüßen, da somit der Einkaufsverkehr das Quartier nicht belasten würde. Das von vielen Bewohnern bemängelte Fehlen eines Frischwarensortiments muss in jedem Fall Berücksichtigung finden. Kurzfristig kann die Problematik mit der Einrichtung eines Wochenmarktes in der Weststadt gelöst werden. Vor dem Hintergrund einer immer älter werdenden Gesellschaft und damit einer Zunahme von Menschen mit eingeschränktem Aktionsradius ist dieses Defizit jedoch langfristig nur über einen fußläufig erreichbaren Nahversorger (täglich Frischware!) zu lösen.

Die **Neuordnungsbereiche Demeta und Verbrauchermarkt/Talstraße** erfordern eine genauere Betrachtung, die im Rahmen von städtebaulichen Vertiefungen ausgearbeitet wurden. Dem Demeta-Grundstück ist nach endgültiger Betriebsverlagerung und unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes eine andere Nutzung durch Ansiedlung eines Nahversorgers und eine Entwicklung von Wohnangeboten zuzuführen. Eine Platzierung des Nahversorgers an die Amalienstraße dient gleichzeitig als Lärmschutz für die dahinter liegende Wohnbebauung. Für das Grundstück des vorhandenen Lebensmittel-Discounters wird nach Betriebsaufgabe bzw. -verlagerung eine Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen empfohlen. An dieser Stelle könnte der Bedarf an seniorengerechten bzw. barrierefreien Wohnungen in der Weststadt gedeckt werden. Hier besteht aktuell ein Defizit, so dass ältere Menschen im Falle von Pflegebedürftigkeit gezwungen sind, aus der Weststadt wegzuziehen.

Um das aktuelle Defizit des **Spielraumangebotes** auszugleichen, wird neben einem größeren Spielplatz (TSG-Freifläche) in der südlichen Weststadt ein weiterer öffentlicher Spielplatz in der nördlichen Weststadt vorgeschlagen. Die Baulücke in der Hetzelstraße 29 in unmittelbarer Nähe zum Mariengarten und Juliusplatz bietet sich hier besonders gut an. Weitere Spielmöglichkeiten sollen in der Hetzelanlage (nach Verlegung der B 39) und Seilbahn sowie auf dem Kohlplatz und punktuell in den Quartiersstraßen angeboten werden.



Innerstädtischer Spielplatz in einer Baulücke

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

---

Das gute Angebot von **Kultur- und Freizeiteinrichtungen** im Gebiet selbst und in der fußläufig erreichbaren Innenstadt stellt eine Stärke der Weststadt dar. Diese gilt es zu erhalten und auszubauen, z.B. durch Nutzung der TSG-Halle für Veranstaltungen. Mit der Einrichtung von öffentlichen Kinderspielflächen und dem derzeit guten Angebot für Senioren (Seniorencafé, AWO etc.) finden die Nutzergruppen Senioren und Kinder ausreichend Kultur- und Freizeitangebote vor. Um das Angebot abzurunden, wird eine Einrichtung für Jugendliche (z.B. Jugendcafé) sowie ein Bürgerhaus (als Stadtteilzentrum), beide mit integrativem Charakter, empfohlen. Die ausreichend vorhandenen **sozialen Einrichtungen** sind dahingehend zu stärken, dass sie untereinander besser vernetzt und Aktivitäten gebündelt werden.

Mit diesem Konzept differenziert sich die Weststadt deutlich von der Innenstadt (keine Hauptfunktion Wohnen) sowie den übrigen Stadtteilen und Weindörfern (keine Nähe zur Innenstadt), so dass die Weststadt einen eigenen Charakter mit Alleinstellungsmerkmal entwickeln kann.

### Südliche Altstadt – Handel und Tourismus stärken

Den **Geschäftsbereich der Fußgängerzone** gilt es in seiner Nutzung zu stabilisieren und in seiner Qualität aufzuwerten.<sup>2</sup> Gleiches gilt für die innenstadtnahen Bereiche der Stangenbrunnengasse und Fröbelstraße sowie für den Ägyptenpfad mit Ladennutzung in den Erdgeschossen. Hierbei wird die Weiterentwicklung der Straßenräume als Aufenthaltsbereich zum Bummeln und ungestörten Verweilen mit ausschlaggebend sein für die Fortentwicklung des Angebotes. Neben der Ausarbeitung eines ansprechenden Möblierungskonzeptes ist die Nutzung der Verkaufsfläche im Straßenraum auf ein notwendiges Maß zu reduzieren. Auch die Sanierung und Modernisierung der Gebäude und ihrer Fassaden, trägt zu einem einladenden Gesamtbild bei. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung der Werbeanlagen sowie das Gesamtbild der Gebäude/Fassaden mit ihren Erdgeschossen zu legen. Die gebäudebezogenen Aspekte sind auch auf die Geschäftszonen entlang der Talstraße und Landauer Straße zu beziehen, welche mit Verlegung der B 39 wieder an Qualität gewinnen werden.

Im Zusammenhang mit der Stabilisierung der Geschäftszonen ist die südliche Altstadt (sowie die Innenstadt insgesamt) stärker durch **ortstypische und touristische Angebote**, insbesondere Wein und damit assoziierte Produkte, aufzuwerten. Vorgeschlagen wird eine Einrichtung zur Weinpräsentation und -dokumentation, z.B. am Hauptbahnhof, in welchem sich die Neustadter Weindörfer darstellen können, sowie die Erweiterung des gastronomischen Angebotes am Ägyptenpfad und in der Stangebrunnengasse.

Des Weiteren ist die **Erreichbarkeit der Einkaufsstraßen** für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofumfeldes ist für diesen Bereich ein Parkhaus sowie die barrierefreie Erneuerung des Zentralen Busbahnhofs vorgesehen, so dass die Anbindung des motorisierten Verkehrs an den Bahnhof verbessert wird. Mit Verlegung der B 39 und zugleich Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Landauer Straße kann die funktionale Verknüpfung und fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und südlicher Altstadt (durch Umgestaltung der Landauer Straße zugunsten von Fußgängern und Radfahrern) wesentlich attraktiver gestaltet werden. Mit einer Verkehrsreduzierung und Anlage eines Radweges auf der Talstraße (nach Verlegung der B 39) sowie der Schaffung einer attraktiven Hauptfußwegeachse von der Jahnstraße über die Fröbelstraße wird die Erreichbarkeit der Geschäftszonen für Fußgänger und Radfahrer ebenfalls verbessert.

---

<sup>2</sup> Die Perspektive der Einkaufsinnenstadt und Fußgängerzone wird im Integrierten Handlungskonzept für den Stadtumbau ausführlich erläutert.

**Leerstand reduzieren und managen**

Gebäudeleerstände sind durch Anreize bezüglich Standortqualität (Modernisierung, verbessertes Angebot, ausgewogener Branchenmix, Umfeldgestaltung) und Verminderung störender Einflüsse (Verkehr) weitgehend zu reduzieren. Aufgrund der hohen Anzahl leer stehender Gebäude, Wohnungen und Läden im Gebiet ist die Problematik durch ein gezieltes Leerstandsmanagement zu lösen. Dazu gehört u.a. das Anlegen eines Leerstandskatasters, das Eruiieren der voraussichtlichen Betriebsaufgaben, um rechtzeitig Folgenutzungen zu finden, sowie die Förderung von Zwischennutzungen. Unter Zwischennutzung ist auch zu verstehen, dass z.B. die Schaufenster leer stehender Läden für Ausstellungs- und Informationszwecke genutzt werden, so dass der Leerstand im Stadtbild auf den ersten Blick nicht wahrgenommen wird. Für die leer stehenden Ladenräume abseits der Geschäftsstraßen (z.B. entlang der Talstraße) wird ein Umbau zu Wohnzwecken oder zur Nutzung durch freie Berufsgruppen empfohlen, wenn dadurch eine bessere Vermietbarkeit der Räume erreicht werden kann.



### 5.1.3 Grün- und Freiflächen

Grundzüge der Grün- und Freiflächenrahmenplanung (siehe Plan 2/1/05 auf Seite 131) sind die Schaffung einer Grünverbindung, die maximale Durchgrünung und minimale Versiegelung zur Verbesserung des kleinräumigen Klimas sowie die Erhaltung und Weiterentwicklung vorhandener Grünbestände.

#### „Grüne Achse“ am Speyerbach

Eine zentrale Maßnahme im Bereich Grün- und Freiflächen ist das **Anlegen einer „Grünen Achse“ entlang des Speyerbachs** vom Kaltenbrunnertal bis zum Juliusplatz und innerstädtisch weiter Richtung Osten über den „Grünzug Wallgasse“ zur Festwiese. Die Maßnahme besteht darin, die vorhandene Begrünung (Seilerbahn, Allee Ludwigstraße und Kohlplatz) zu ergänzen. Hier sind zwischen Seilerbahn und Westschule die Ludwigstraße zu begrünen und die vorhandenen Grünstrukturen am Speyerbach aufzuwerten.

Diesen zusammenhängenden Grünzug gilt es, in Abstimmung mit privaten Eigentümern mit **Spazier- und Radwegen** zu erschließen und mit Sitzbereichen auszustatten, so dass hier ein innenstadtnaher Naherholungsbereich entstehen kann. Eine Vernetzung mit dem Sonnenweg über einen Treppenberg in der Villenstraße ist anzustreben. Eine Öffnung des unterirdisch begehbaren Abschnitts des Speyerbachs (als geführter Stadtpaziergang) kann die Attraktivität dieses Bereichs zusätzlich erhöhen.



Beispiel eines innerstädtischen Gewässers vor der Umgestaltung, nach Durchführung der Maßnahme teilweise mit abgesenktem Fußweg

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Nach Hinweis der zuständigen Behörden befindet sich der in den 60er/70er Jahren zu Hochwasserschutzzwecken umgebaute Speyerbach derzeit in einem morphologisch und ökologisch äußerst unbefriedigenden Zustand. Im Zuge der Gestaltung des Speyerbachs sollte deshalb eine Realisierbarkeit **gewässerökologischer Aufwertungsmaßnahmen** überprüft werden. Eine Renaturierung wird infolge fehlender Flächen und wegen der Priorität des Hochwasserschutzes nicht möglich sein. „Es sollte deshalb angestrebt werden, dem Gewässer wo immer möglich wieder Raum zu geben – selbstverständlich unter Berücksichtigung der Erfordernisse für den Hochwasserschutz – die Ufermauern abzutragen und durch naturnah gestaltete Böschungen zu ersetzen, die gleichzeitig die Funktion eines Grünzuges übernehmen können. In diesem Grünzug kann auch die angestrebte fußläufige Erschließung der Innenstadt integriert werden. Würde der Fuß- oder Radweg abgesenkt in den Uferbereich des Speyerbachs integriert, so ließe sich damit bei Wahrung der Abflussverhältnisse Fläche für die Herstellung einer Böschung gewinnen. Es gibt hier viele Möglichkeiten, (...) die nicht nur das Gewässer revitalisieren, sondern auch städtebauliche Akzente setzen könnten.“ (Stellungnahme der SGD Süd v. 25.03.2008 im Beteiligungsverfahren)

### Öffentliche Grünflächen erhalten und weiterentwickeln

Aufgrund des knappen Grünflächenangebotes im Untersuchungsgebiet sind die vorhandenen öffentlichen Grünflächen der Hetzelanlage und Seilerbahn zu erhalten und weiterzuentwickeln. Beide Anlagen sind Bestandteil eines übergeordneten Grünkonzeptes: Die Seilerbahn als Teil der „Grünen Achse“ und die Hetzelanlage als „Grüne Lunge“ der Weststadt. Das Nutzungs- und Gestaltkonzept der Hetzelanlage und der Seilerbahn wurde in den voran stehenden Abschnitten bereits erläutert. Der alte Baumbestand soll in beiden Anlagen erhalten und ggf. durch Neupflanzungen ergänzt werden.

Da das Freiflächenangebot im Untersuchungsgebiet aufgrund der dichten Baustruktur sehr knapp ist und es kaum Potenzial gibt, neue Grünflächen zu generieren, wird empfohlen, den **Mariengarten** bzw. einen Abschnitt am Speyerbach als öffentliche Grünfläche (Teil der „Grünen Achse“) nutzbar zu machen und dort einen öffentlichen Fußweg anzulegen.

Des Weiteren wird empfohlen, die Grünfläche an der TSG-Halle als öffentlichen **Spielplatz** umzugestalten sowie einen öffentlichen Kinderspielplatz an der Hetzelstraße einzurichten.

### Begrünung der Straßenräume

Aufgrund ihrer starken Wirkung auf den Straßenraum ist die Sicherung des beidseitigen Baumbestandes bzw. der Allee an der Westschule wichtig.

Die Allee an der Talstraße in Höhe der Seilerbahn ist aufgrund ihrer räumlichen Wirkung (grüne Raumkante) und ihrer ökologischen Bedeutung für den Speyerbach (Verschattung des Gewässers) unbedingt zu erhalten. Das Wurzelwerk der groß gewachsenen Kastanienbäume beeinträchtigen den Gehweg jedoch in hohem Maße. Eine Erneuerung der Gehwege ist an dieser Stelle notwendig, eine alternative Gehwegführung (andere Straßen- oder Bachseite) ist hier zu überprüfen.

Grundsätzlich ist eine stärkere Durchgrünung der Talstraße und der Quartiersstraßen anzustreben. Wo möglich sollen geeignete Bäume angepflanzt werden. Priorität hat dabei die Durchgrünung der Jahn- und Fröbelstraße als Hauptfußwegeverbindung zwischen West- und Innenstadt.

### Private Freiflächen

Durch **Entkernung und Entsiegelung** rückwärtiger, nicht genutzter Grundstücksbereiche sollen private Freiräume geschaffen und verbessert werden. Die Gestaltung der vorhandenen und gewonnenen privaten Freiräume soll unter der Zielvorgabe der "minimalen Versiegelung und maximalen **Begrünung**" umgesetzt werden. Zum einen, weil eine konsequent durchgrünte Stadt besser zur Frischluftsituation und zur Abmilderung der Emissionen in den verkehrsreichen Straßen beiträgt, und zum anderen, um die Attraktivität des Wohnens in der Weststadt zu verbessern. Ziel ist es, größere zusammenhängende Grünflächen in den Blockinnenbereichen als Bestandteil eines Gesamtgrünkonzeptes zu entwickeln, und damit das Stadtklima nachhaltig zu verbessern.

Ist eine Entkernung, Entsiegelung und Durchgrünung aufgrund von Nutzungsüberlagerung nicht in dem Maße durchführbar, dass eine befriedigende Freiraumqualität erreicht werden kann, so kann z.B. rückwärtiger privater Freiraum durch Anbau von Balkonen geschaffen werden.



Beispiel einer Gebäudesanierung mit nachträglich geschaffenen Freiräumen

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Des Weiteren trägt die Förderung von **Fassadenbegrünung** im Wesentlichen zur Aufwertung des Stadtbildes bei.

Das Anpflanzen von **Weinreben** an Fassaden oder in einsehbaren privaten Freiräumen unterstützt das Leitbild Neustadts als Hauptstadt des Deutschen und Pfälzer Weins.

In diesem Zusammenhang stehen auch Begrünungen und kleinere Baumpflanzungen in den dicht bebauten Straßen und Gassen.



### 5.1.4 Verkehr

Das Verkehrskonzept (vgl. Plan 2/1/06 - Seite 137) baut im Wesentlichen auf den „Gesamtverkehrsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße, Fortschreibung 2001“ und die „Machbarkeitsstudie Stadtdurchfahrt B 39“ auf. Dargestellt sind u.a. die neue Straßenhierarchie nach Verlegung der B 39, gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie Vorschläge zur Optimierung der Situation der Fußgänger und Radfahrer.

#### Neuordnung der Verkehrsführung

Priorität hat die **Verlegung der B 39** an die Bahntrasse mit Unterführung im Bahnhofsbereich zur Entlastung der gesamten Weststadt. Die damit einhergehende Verkehrsverlagerung ermöglicht eine erhebliche Verkehrsreduzierung auf der Amalienstraße zwischen Arndt- und Luisenstraße und der gesamten Talstraße östlich Gipsers Straße. Nahezu das gesamte Straßennetz der südlichen Weststadt könnte somit zu ruhigen Wohnstraßen zurückgebaut werden und damit die Wohnqualität der anliegenden Wohnungen wesentlich verbessern.

Mit dieser Lösung würde der Abschnitt Amalienstraße zwischen Talpost und Gipsersstraße eine Mehrbelastung erfahren. Die Bewohner des benachteiligten Abschnitts sind bei Maßnahmen zur Reduzierung und Vermeidung der Mehrbelastung, wo möglich, zu unterstützen (z.B. aktiver und passiver Schallschutz, Umnutzung, Kompensation in den Freiräumen etc.).

Die Stadt beabsichtigt, die Verlegung der B 39 in zwei Bauabschnitten durchzuführen. Im ersten Bauabschnitt soll die Trasse von Westen bis zum Karolinensteg fertig gestellt werden. Allein dieser Abschnitt entlastet die Amalienstraße (zwischen Arndt- und Luisenstraße) und die Talstraße (zwischen Ludwig- und Hetzelstraße) schon erheblich. Ein weiterer Vorteil liegt in der relativ zügigen Umsetzungsmöglichkeit dieses Abschnitts, da die Trasse hier ausschließlich oberirdisch verläuft.

Ein abgestimmtes Einbahnstraßensystem in Tempo-30-Zonen bzw. Spielstraßen in der südlichen und nördlichen Weststadt soll Schleichwegeverkehr verhindern und Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten heraushalten.

Im Zuge der Verkehrsreduzierung auf der Talstraße kann diese, insbesondere zwischen Kohlplatz und Hetzelstraße, so zurückgebaut werden, dass Fußgängern und Radfahren mehr Raum als bisher zur Verfügung steht. Eine stärkere Begrünung ist ebenfalls möglich. Insgesamt soll durch eine Umgestaltung der Quartiersstraßen Fußgängern und Radfahrern in den Wohngebieten Vorrang eingeräumt werden.

Die Kreuzungsbereiche am unteren Kohlplatz und an der Talstraße/Ludwigstraße sind derzeit überdimensioniert und zugunsten von Fußgängern oder des ruhenden Verkehrs neu zu ordnen. Die Kreuzungsbereiche an der Talpost (Planung Kreisverkehr) und der Amalienstraße/Luisenstraße sind lt. Gutachten im Zuge der Verlegung B 39 umzugestalten.

Zur Reduzierung der Nutzungskonflikte zwischen Güter- / Straßenverkehr und Wohnen sind, wo möglich, aktive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen bzw. passive Maßnahmen zu unterstützen.

### Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Zur Stärkung der Innenstadt ist ihre Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr zu verbessern. Größere öffentliche Parkplätze und Parkhäuser für Kunden des innerstädtischen Einzelhandels und der Gastronomie sind auf Standorte an den Hauptverkehrsstraßen zu konzentrieren. Das innerstädtische Parkraumangebot wird durch eine zentrale Parkeinrichtung am Hauptbahnhof (gesonderte Planung) verbessert.

Die Sammelparkplätze am Kohlplatz, am Walter-Engelmann-Platz, an der Hetzelanlage und Hetzelstraße sowie die kleineren Parkplätze bei der Marienkirche sind unter der Zielvorgabe der „maximalen Durchgrünung und minimalen Versiegelung“ neu zu gestalten.

Die Stellplätze am **Kohlplatz** sind neu zu ordnen, zu gestalten und an die Außenseite des Platzes zu verlagern, dass eine effizientere Aufstellung erreicht wird und Freiraum für den Aufenthalt in der Mitte des Platzes verbleibt. Die wegfallenden Parkplätze am Kohlplatz können durch Neuordnung der Stellflächen und des Straßenraums am unteren Kohlplatz kompensiert werden. Als weitere Aufwertungsmaßnahme wird eine Durchgrünung und Entsiegelung der Stellflächen am oberen und unteren Kohlplatz empfohlen.

Mit einer Neuordnung und Neugestaltung der Stellflächen am **Walter-Engelmann-Platz**, indem die Stellplätze direkt der Talstraße zugeordnet werden, kann sogar mit derselben Stellplatzbilanz mehr Raum und Aufenthaltsqualität für Fußgänger geschaffen werden. Das Freihalten des Eingangsbereichs unterstreicht den Denkmalwert des ehemaligen Volksbades. Auch hier sollte eine maximale Durchgrünung und Entsiegelung der Stellflächen angestrebt werden.

Eine Neugestaltung auch im Hinblick auf eine Verbesserung der ökologischen Bilanz wird für die Parkplätze an der Hetzelstraße, Pfarrgasse und um die Marienkirche empfohlen.

Bei der Versorgung der dicht bebauten West- und Altstadt mit Kfz-Stellplätzen muss der öffentliche **Straßenraum** in hohem Maße zur Bedarfsdeckung herangezogen werden. In den Quartiersstraßen sind die Stellplätze mit einem hohen Maß an Begrünung und weniger stark versiegelten Flächen harmonisch in den Straßenraum zu integrieren. Besonders in den Bereichen, in denen Konflikte zwischen Straßenrandparken und fließendem Verkehr auftreten (z. B. Talstraße, Amalienstraße), sind die Stellplätze neu zu ordnen und entsprechend umzugestalten.

Weiteres Ziel ist es, den vorhandenen Parkraum im öffentlichen Straßenraum und in den privaten Blockinnenhöfen **effizienter zu nutzen**, z.B. indem gewerbliche Stellflächen abends/nachts für Anwohnerparken mitgenutzt werden können. Denkbar wäre auch die z.T. zahlreich vorhandenen Einzelgaragen durch platz sparendere und gestalterisch verträglichere Lösungen zu ersetzen. Bei Neubaumaßnahmen müssen die benötigten Stellplätze in Tiefgeschossen nachgewiesen werden. Durch die Förderung von Car-Sharing-Angeboten könnte der tatsächliche Stellflächenbedarf weiter reduziert werden.

### Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen

Die derzeit nicht zufrieden stellende Situation der Fußgänger und Radfahrer ist dringend zu verbessern. Dies gilt sowohl für die Situation innerhalb des Untersuchungsgebiets als auch für die Verbindungen „von außerhalb“. Neben einer Ergänzung der Radwegenetze hat jedoch die Instandsetzung der Wege Priorität.

Die **Radwege** „von außerhalb“ enden derzeit vor der Innenstadt bzw. Weststadt. Diese sind zugunsten eines durchgängigen Radwegenetzes miteinander zu verknüpfen.

Wie bereits erwähnt, ist der Radweg aus dem Kaltenbrunnertal, der an der Talpost endet, entlang des Speyerbachs bis in die Innenstadt fortzuführen. In Höhe der Seilerbahn kann ein eigenständig geführter Radweg angelegt werden. Am Kohlplatz ist der Radweg in Verbindung mit dem Fußweg anzulegen. Vom Kohlplatz bis zum Juliusplatz kann die Radwegeverbindung über die verkehrsberuhigte Pfarrgasse geführt werden. Da die Radwegeverbindung mit Beginn der Fußgängerzone am Juliusplatz endet, wird hier das Einrichten von möglichst überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten vorgeschlagen.

Des Weiteren wird das Anlegen eines Radweges auf der Talstraße und Landauer Straße (nach Verlegung B 39) empfohlen. Entlang dieses Radweges gibt es mehrere Verknüpfungspunkte: der Hauptbahnhof (Bike&Ride), die überörtliche Nord-Süd-Radwegeverbindung über die Exter- bzw. Schillerstraße sowie der Radweg, der südlich der Unterführung endet.

Im Großen und Ganzen ist das **Fußwegenetz** im Untersuchungsgebiet ausreichend ausgebaut. Wie bereits erwähnt, wird empfohlen, das Fußwegenetz um einen Spazierweg am Speyerbach (von der Talpost bis zum Julius- bzw. Marktplatz) zu ergänzen. An den Engpässen, z.B. zwischen Kohlplatz und Marienkirche, ist die Wegeführung im Detail zu überprüfen und ggf. mit Stegen auszubauen. Auf der Talstraße am Walter-Engelmann-Platz und auf der Landauer Straße (Bahnhof – Innenstadt) sind barrierefreie Querungshilfen einzurichten bzw. die vorhandenen zu optimieren.

Die Fußwege am Ägyptenpfad, am Demeta-Grundstück sowie an der Amalienstraße (über die Bahnlinie) sind nutzerfreundlicher zu gestalten (bessere Ausleuchtung, dunkle Ecken vermeiden etc.). Eine Verbreiterung des Fußweges am Ägyptenpfad durch Abriss ungenutzter Nebengebäude ist zu überprüfen.

An der Talstraße / Landauer Straße und Fröbelstraße sind die Gehwege zu verbessern und, wo möglich, zu verbreitern.



Quartiersstraße vor und nach der Umgestaltung

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

In der Weststadt sind straßenbegleitende Gehwege z.T. sehr eng und in schlechtem Zustand. Für die verkehrsruhigen Quartiersstraßen wird ein niveaugleicher Ausbau der Straßen zu Mischflächen vorgeschlagen. Ein Vorteil neben der Barrierefreiheit ist, dass Fußgänger und Radfahrer den gesamten Straßenraum vorrangig nutzen können. Dies gilt für die Gips-, Arndt-, Volksbad-, Luisen- und Jahnstraße der südlichen Weststadt sowie für die Stangenbrunnengasse, Hetzel- und Schwesternstraße der nördlichen Weststadt.

### ÖPNV, Mobilitäts-Schnittstellen

Das bestehende System des ÖPNV im Untersuchungsgebiet ist ausreichend. Das geplante Sanierungsgebiet wird hierdurch nach wie vor vollflächig versorgt. Das Angebot könnte durch eine verbesserte Taktung, Verknüpfung und Information über Fahrpläne sowie das Aufstellen von überdachten Wartebereichen attraktiver gestaltet werden. Eine Schnittstelle zwischen privatem Fortbewegungsmittel (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Auto) und den öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Bereich des Bahnhofs ebenfalls zu optimieren.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel muss auf eine gute Erreichbarkeit, Erschließung und Ausstattung des ÖPNV geachtet werden, z.B. bedarfsgerechte Erreichbarkeit, Lage und Ausstattung der Haltestellen sowie Befahrbarkeit der Quartiersstraßen durch Busse.



### 5.1.5 Soziales Konzept und Partizipation

Im Baugesetzbuch sind die Zielsetzung und Maßnahmen zur Durchführung des Sozialplans (§180 BauGB) hinreichend festgelegt:

Wirken sich Sanierungsmaßnahmen voraussichtlich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen aus, sollen Vorstellungen mit den Sanierungsbetroffenen entwickelt und erörtert werden, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Dies bedeutet in erster Linie für die Stadt, die von der Sanierung Betroffenen beim Wohnungswechsel sowie beim Umzug von Betrieben zu unterstützen.

Neben den klassischen Maßnahmen zur Stadtsanierung sollen gleichzeitig auch Maßnahmen und Projekte zur nachhaltigen Verbesserung der sozialen Verhältnisse entwickelt sowie vorhandene Potentiale und ungenutzte Ressourcen entdeckt und gefördert werden.

Die von der Verlegung der B 39 betroffenen Anwohner im Abschnitt zwischen Talpost und Arndtstraße sind im Rahmen der Sanierung bei Maßnahmen zur Reduzierung der nachteiligen Auswirkungen besonders zu unterstützen (z.B. aktiver und passiver Schallschutz, Umnutzung, Kompensation in den Freiräumen, evtl. rückwärtige Erschließung etc.).

Um die Sozial- und Wirtschaftsstruktur in der Weststadt nachhaltig zu verbessern, sollte ein soziales Handlungskonzept entwickelt werden. Ziel ist es, einen **Bewusstseins- und Imagewandel im Quartier zu initiieren**, um den Stadtteil für Bewohner wieder attraktiv zu machen. Weiteres Ziel ist es, wieder eine stärkere soziale Durchmischung in der Weststadt zu erreichen. Der Weststadt soll nicht mehr das Image als Schmelztiegel für Migranten und sozial Benachteiligte (und den damit verbundenen Problemen) anhaften, sondern muss als Stadtteil für alle sozialen Gruppen interessant werden.

Vor dem Hintergrund der vielschichtigen Problemlage in der Weststadt (schlechte Bausubstanz, Grün- und Freiraumdefizit, Verkehrsbelastung, niedrige Einkommen, erhöhte Arbeitslosigkeit, problembehaftete Familienstrukturen, geringer nachbarschaftlicher Kontakt etc.), deren Missstände sich nicht allein durch baulich-räumliche und investive Zielsetzungen beheben lassen, sind in der Weststadt **zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Verhältnisse**, die eher dem Bund-Länder Programm „Soziale Stadt“ zuzuordnen wären, zu ergreifen.

Es ist anzunehmen, dass sich die komplexe Problemlage der Weststadt nur mit einem integrativen Ansatz durch Zusammenwirken von Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Bildungs-, Kultur- und Sozialarbeit lösen lässt. Deshalb wird empfohlen, in der Weststadt ein **Quartiersmanagement** einzurichten, das die unterschiedlichen Akteure aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung sowie Vereine, Verbände und nicht organisierte Anwohner zusammenführt.

Bei vielen Projekten und Initiativen kann die Stadt nur den Anstoß geben. Um jedoch einen Bewusstseinswandel zu initiieren, muss die Umsetzung durch die Bewohner selbst erfolgen. Das Quartiersmanagement soll zur Mobilisierung von Bewohnern und Gewerbetreibenden im Gebiet beitragen. Um die Entwicklung und Verantwortung für das eigene Stadtquartier jedoch langfristig zu sichern, wird die Gründung einer von Bewohnern und Gewerbetreibenden selbst getragenen **Stadtteilinitiative** „Weststadt“ empfohlen, deren

Einzelprojekte von Stadt, Träger und/oder Quartiersmanagement begleitet werden sollten. Wie im Sozialbericht Neustadt an der Weinstraße für 2007 empfohlen sind hier insbesondere „Maßnahmen zu initiieren, die den Menschen die Möglichkeit zu sinnvollem Tun jenseits der Erwerbsarbeit geben. Dazu zählt beispielsweise die Förderung von nachbarschaftlichem Engagement: (...) Ausgangspunkt können Einrichtungen wie Nachbarschaftstreffs oder Mehrgenerationenhäuser sein, die alle Bevölkerungsgruppen gezielt ansprechen und das Miteinander fördern.“ In der Weststadt ist besonders die Einbindung der Migranten zu berücksichtigen, z.B. durch Ausgabe von Informationen in deutscher und türkischer Sprache sowie die Auswahl eines **Ansprechpartners/Vermittlers seitens der Migranten**.

Die Durchführung der Sanierungsmaßnahmen zur Umsetzung des Sanierungskonzeptes kann ebenfalls nur mit Unterstützung der Betroffenen erfolgen. Aktive und passive **Bürgerbeteiligung** (Transparenz, Information, Planungswerkstätten etc.) können die Akzeptanz und aktive Beteiligung der Maßnahmen wesentlich verbessern. Zu Beginn wird eine Auftaktveranstaltung vorgeschlagen. Diese soll die Sanierungsbetroffenen über die rechtlichen Konsequenzen und Fördermöglichkeiten informieren und zur Mitwirkung (z.B. Blockkonzepte) motivieren. Darüber hinaus sollen die privaten Eigentümer und Mieter während der gesamten Sanierungsphase aktiv angesprochen werden. Des Weiteren kann die Bürgerinformation und Planungskommunikation mit einem Internetauftritt unterstützt werden.

Zur besseren Erreichbarkeit der privaten Eigentümer im Sanierungsgebiet wird das **Einrichten eines Sanierungsbüros** vor Ort empfohlen. Dort sollen die Sanierungsbetroffenen regelmäßige Beratungen zu festgelegten Zeiten in Anspruch nehmen können. Ein „Vor-Ort“-Büro senkt erfahrungsgemäß die Hemmschwelle für die Einwohner gegenüber einer Einrichtung im Rathaus. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, die Einrichtung des Sanierungsbüros auch für das Quartiersmanagement zu nutzen.

#### **Handlungsschwerpunkte im sozialen Bereich sind folgende:**

Die **soziale Infrastruktur** in der Weststadt ist auszubauen und untereinander zu vernetzen, z.B. durch quartierspezifische Beratungsstellen und Einrichtungen (Jugendtreff/-café, Hausaufgabenbetreuung, Deutschkurse etc.). Darüber hinaus wird im Sozialbericht Neustadt an der Weinstraße für 2007 empfohlen, das Betreuungsangebot für Kinder und Jugendliche allen Alters insbesondere in der Vor- und Innenstadt auszubauen.

Des Weiteren ist das Angebot an **Kultur- und Freizeiteinrichtungen** in der Weststadt fortzuentwickeln, um auch über Veranstaltungen die Integration – insbesondere zwischen Migranten und Deutschen sowie zwischen Jung und Alt – und die Attraktivität des Stadtteils zu fördern, z.B. durch multikulturelle Stadtteilstefte, Märkte, Freilichtkino, etc.. Das Einrichten eines Stadtteilzentrums mit Begegnungsmöglichkeit für Deutsche und Ausländer kann die Integration zusätzlich fördern. Wie bereits im Nutzungskonzept erwähnt, bietet sich räumlich dafür das Umfeld der TSG-Halle an. Die öffentliche Mitnutzung dieser Liegenschaft ist mit dem Verein abzustimmen.

Des Weiteren soll die Weststadt durch den **Ausbau kinder- und familien-spezifischer Angebote** insbesondere für junge Familien attraktiver werden.

Schlüsselmaßnahme ist hier die Einrichtung und Gestaltung von öffentlichen Kinderspielplätzen. Auch im Bereich Wohnungszuschnitte, private Freiräume sowie Freizeit-, Kultur- und Sozialeinrichtungen sind die Bedürfnisse (junger) Familien besonders zu berücksichtigen.

Die nachfolgenden Maßnahmen zielen insbesondere auf eine stärkere Berücksichtigung der Belange von Senioren in der Weststadt ab. Wie bereits in der Nutzungsanalyse angedeutet, fehlt es vor Ort an senioren- und behindertengerechtem Wohnraum, so dass Bewohner im Falle von Pflegebedürftigkeit wegziehen müssen. Ältere Bewohner, die schon immer in der Weststadt gelebt haben, trifft dies in besonderem Maße. Deshalb wird angeregt, im Gebiet ein **Seniorenwohnprojekt** – oder auch in Kombination mit einem Mehrgenerationenwohnprojekt – zu initiieren. Dies könnte z.B. anstelle des Verbrauchermarktes an der Talstraße entstehen.

## 5.2 Vertiefungen

Zur besseren Veranschaulichung der vorgestellten Konzepte war es Aufgabe der Planer, für vier ausgewählte Teilbereiche Ideenskizzen – sog. Vertiefungen – zu entwickeln.

Hierbei muss aber deutlich darauf hingewiesen werden, dass es sich in jedem Einzelfall um **einen möglichen Lösungsansatz** zur Behebung des jeweiligen vorhandenen städtebaulichen oder gestalterischen Missstandes handelt und nicht um eine unumstößliche Vorgabe. Vielmehr kann eine erfolgreiche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen nur im Konsens mit allen Beteiligten – d.h. Stadt, Förderstelle und Bürger – erfolgen.

### 5.2.1 Walter-Engelmann-Platz / TSG-Freifläche

Der Bereich „Walter-Engelmann-Platz / TSG-Grundstück“ an der Talstraße / Einmündung Jahnstraße bedarf einer vertiefenden Bereichsplanung. Die **Zielvorgaben** sind hier:

- baulich-gestalterische Betonung der Platzsituationen
- Hervorheben des Denkmalwertes der geschützten Gebäude (Halle und ehem. Volksbad)
- Umgestaltung des Bereichs als Quartierszentrum und Zuweisung zentraler Funktionen
- Einrichtung einer attraktiven Fußwegeachse Jahnstraße - Innenstadt
- behutsame Integration der Stellflächen in den Straßenraum.

Da es in der Weststadt zum einen an Aufenthaltsqualität und zum anderen an Identifikation und Integrationsansätzen mangelt, hat die Schaffung einer **Quartiersmitte** als Treffpunkt für quartiersbezogene Kultur- und Freizeitaktivitäten oberste Priorität. In der Weststadt eignet sich der Walter-Engelmann-Platz in Verbindung mit dem TSG-Grundstück für diese Funktion am besten. Einerseits, weil in diesen Räumen erhebliches Gestaltungspotenzial steckt, und andererseits, weil dieser Bereich den unterschiedlichen Funktionen und Anforderungen (Spielen, Verweilen, In- und Outdoor-Events etc.) am ehesten gerecht werden kann. Um diesen Bereich zum kulturellen Quartiersmittelpunkt der Weststadt zu entwickeln, sind sowohl baulich-gestalterische Maßnahmen als auch strukturelle Maßnahmen wie Umnutzung oder Neuordnung der Verkehrssituation zu ergreifen.

Der vorliegende Gestaltungsvorschlag (siehe Plan 2/1/07 – Seite 145) stellt dabei eine Lösung zur Erreichung der Zielvorgaben für diese Situation dar.

Bei der Umgestaltung des Walter-Engelmann-Platzes müssen folgende **Anforderungen** erfüllt werden: Auf dem Platz soll attraktiver Aufenthaltsraum entstehen, die Zahl der Stellplätze darf nicht erheblich reduziert werden, die Platzsituation und das denkmalgeschützte ehemalige Volksbad sollen besser zur Geltung kommen.

Zur besseren **Präsentation des ehemaligen Volksbades** ist der Eingangsbereich vom ruhenden Verkehr frei zu halten, die Sichtbeziehung (von der Fröbel- und Talstraße) zum Gebäude zu wahren, das Anpflanzen großwüchsiger Bäume im Sichtbereich zu vermeiden und der Eingangsbereich ansprechend zu gestalten.

Um die **Platzsituation** zu betonen, muss der Platz räumlich besser gefasst werden. Da eine Bebauung an dieser Stelle ausgeschlossen ist, kann dies nur über eine Verdichtung des Grünbestands entlang der Talstraße erfolgen. Eine gesonderte Pflasterung im zentralen Platzbereich soll die Platzsituation weiterhin hervorheben. Die Oberfläche des Platzes kann dieselbe sein wie die der Jahnstraße. Es wird vorrangig an ein ansprechendes Betonpflaster gedacht, das auf dem Platz lediglich durch einen Wechsel der Steingröße, des Verlegemusters oder der Farbigkeit leicht variiert wird. Das Aufstellen eines Brunnens in der Platzmitte (Wasser -> Volksbad) setzt einen weiteren Akzent.

Durch ein **Verlagern der Stellplätze** von der Platzmitte an den Platzrand der Talstraße gewinnt der Platz Aufenthaltsqualität, da die Platzmitte und Vorzone des Volksbades zukünftig verkehrsfrei bleiben. Mit der Stellplatzneuordnung findet jedoch keine Stellplatzreduzierung statt, die Bilanz bleibt in etwa gleich. Eine Verdichtung des Grünbestandes trennt den Stellplatzbereich optisch vom Platz. Mit dem Aufstellen von Bänken kann hier in Verbindung mit dem Brunnen und einer ansprechend gestalteten Vorderseite des ehemaligen Volksbades ein attraktiver Verweilbereich für Jung und Alt entstehen.

Bei der Umgestaltung der TSG-Freifläche müssen folgende **Anforderungen** erfüllt werden: die Fläche soll öffentlich zugänglich und multifunktional nutzbar sein, die Freifläche soll Raum für Spiel- und Aufenthalt bieten, der Grünbestand soll erhalten und ergänzt werden.

Die Maßnahmen sind mit dem TSG-Verein abzustimmen. Insbesondere ist zu klären, wie sich eine gemeinsame Nutzung der Gebäude und Freiflächen gestalten könnte.

Der Platz vor der TSG-Halle sowie die TSG-Halle selbst können zusätzlich für **quartiersbezogene Veranstaltungen** nutzbar gemacht werden. Mit quartiersbezogenen Veranstaltungen kann der Kontakt zwischen den Bewohnern der Weststadt, insbesondere zwischen Migranten und Deutschen, gefördert und damit ein Integrationsansatz geschaffen werden. Wie bereits im Sozialkonzept erläutert, können ebenfalls regelmäßige Veranstaltungen und Aktionen zu einer besseren Identifikation mit dem Stadtteil sowie zur Aktivierung der Bewohner der Weststadt beitragen. Zudem kann dadurch das Kultur- und Freizeitangebot für alle Altersgruppen, insbesondere jedoch für Kinder, Jugendliche und Senioren, in der Weststadt wesentlich aufgewertet werden. In der veranstaltungsfreien Zeit kann die Freifläche z.B. abends/nachts für Anwohner zum Parken und tagsüber zum Spielen (Fußball etc.) genutzt werden. Zudem bietet sich auf der derzeitigen Grünfläche der TSG-Freifläche die Möglichkeit, dort einen öffentlichen Kinderspielplatz einzurichten. Im hinteren Bereich sollte jedoch noch Freiraum für die Vereinnutzung bleiben.

Folgende gestalterische Maßnahmen sind hierbei durchzuführen:

- Die derzeitige Asphaltdecke befindet sich in schlechtem Zustand und ist durch einen ansprechenden Belag zu ersetzen. Die Stellplätze können z.B. durch entsprechende Pflasterung markiert werden.
- Die derzeit unattraktiven Eingangsbereiche sowie die Rampe sind neu zu gestalten und funktional zu optimieren.
- Die Freifläche am Eingangsbereich wird in Verbindung mit dem Spielplatz zu einem attraktiven Aufenthaltsraum umgestaltet.
- Der Baumbestand und die Mauer um die Freifläche sowie der Baumbestand auf der Grünfläche sind zu erhalten.
- Die Zugänge und Zufahrten zur Freifläche sind zu erhalten. Ein zusätzlicher Zugang kann an der Jahnstraße/Volksbadstraße geschaffen werden.



### 5.2.2 Kohlplatz

Für die Umgestaltung des Kohlplatzes sind folgende **Zielvorgaben** einzuhalten:

- Neuordnung der Stellfläche und behutsame Integration der Stellplätze in den Straßenraum
- gestalterische Betonung der Platzsituation
- baulich-gestalterische Aufwertung der Platzrandbebauung/Fassaden
- Schaffung von Aufenthaltsqualität zur Belebung des Platzes
- Gestaltung einer attraktiven Fuß- und Radwegeachse entlang des Speyerbachs
- Erlebbarmachen des Speyerbachs und Integration in das Stadtbild
- Erhalt und Ergänzung des Baumbestandes.

Der derzeit ausschließlich zum Parken genutzte Kohlplatz birgt erhebliches Gestaltungs- und Nutzungspotenzial. Mit verschiedenen baulich-gestalterischen Maßnahmen und Maßnahmen zur Nutzungsverbesserung kann sich der Kohlplatz zu einem ansprechenden und belebten Platz im Quartier entwickeln. Der vorliegende Entwurf (siehe Plan 2/1/08 – Seite 151) stellt dabei eine mögliche Gestaltungslösung dar.

Um überhaupt Raum für Aufenthalt zu schaffen, sind die **Stellflächen** neu zu ordnen. Diese sind an der „Außenseite“ des Platzes neu anzulegen. Damit werden die Verkehrsflächen vor allem an der Hauptverkehrsstraße gebündelt, so dass im östlichen Platzbereich Raum für Aufenthalt geschaffen werden kann. Für den Aufenthaltsbereich müssen etwa 10 Stellplätze entfallen. Diese können jedoch durch Neuordnung der Stellflächen und des Straßenraums am unteren Kohlplatz sowie durch zusätzliche Stellplätze vor dem Gebäude Kohlplatz 31 kompensiert werden, so dass hier keine Stellplatzreduzierung sondern lediglich eine Stellplatzverlagerung stattfindet. Die Funktion des Kohlplatzes als Parkplatz soll erhalten bleiben, jedoch ist eine städtebauliche Integration der Parkplätze über eine ansprechende Pflasterung sowie eine abgestimmte Begrünung (z.B. Baumreihen zwischen Park- und Aufenthaltsbereich) anzustreben.

Damit die **Platzsituation** besser zur Geltung kommt, wird ein Belagwechsel zwischen der HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßE (Asphalt) und Platzfläche (z.B. Betonpflaster) empfohlen. Der Aufenthaltsbereich soll zwar dieselbe Oberfläche haben, sich jedoch durch ein Wechsel in der Steingröße oder Farbigkeit bzw. Verlegemuster abheben. Die Straße zur Bischofs- und Pfarrgasse wird verkehrsberuhigt und höhengleich als Mischfläche – Vorrang für Fußgänger und Radfahrer – ausgebaut. Statt wie bisher asphaltiert wird sie gestalterisch dem Platz zugeordnet.

Neben einer Gestaltung der Platzfläche ist die **Platzrandbebauung** durch Aufstockung, Neubau oder Fassadengestaltung zu verbessern. Am Kohlplatz 16 ist die Baulücke durch Neubebauung zu schließen oder durch Begrünungsmaßnahmen zu kompensieren. Für das gewerblich genutzte Gebäude am Kohlplatz 18 wird eine Fassadensanierung bzw. Fassadenneugestaltung

oder, wenn notwendig Ersatz durch Neubau empfohlen. Das 1-geschossige Gebäude nebenan ist aufzustocken oder, wenn möglich, durch Neubau zu ersetzen. Alle übrigen angrenzenden Gebäude tragen in ihrem Erscheinungsbild wesentlich zur Gestalt des Kohlplatzes bei und sind daher zu erhalten, ggf. durch Fassadensanierung aufzuwerten.

Zur Verbesserung der **Aufenthaltsqualität** sind in der Mitte des Platzes Bänke aufzustellen, so dass insbesondere Ältere oder Mütter mit Kindern hier einen Ort zum Verweilen finden. Die bestehende Baumallee spendet im Sommer Schatten. Ein Brunnen oder Kunstobjekt, in der Mitte platziert, gibt dem Platz eine weitere Attraktion. Das Verweilangebot kann durch eine Bestuhlung der angrenzenden Gastronomie ergänzt werden. Die gastronomische Nutzung würde wesentlich zur Belebung des Platzes beitragen. Deshalb sollte eine Ansiedlung weiterer gastronomischer Einrichtungen sowie Läden mit hoher Kundenfrequenz (z.B. Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs) am Kohlplatz angestrebt werden.

Eine **städtebauliche Integration des Speyerbachs** soll insbesondere am Kohlplatz erfolgen. Hier ist der Speyerbach besser sichtbar und zugänglich zu machen. In Höhe des Aufenthaltsbereichs wird ein Zugang zum Wasser über Treppen und Podeste vorgeschlagen. Auch größere Steine als so genannte Trittsteine sind an dieser Stelle möglich. Nach Hinweis der zuständigen Behörde darf die Zugänglichkeit zum Gewässer für Unterhaltungszwecke dadurch nicht verschlechtert werden. Treppen und Zugänge zum Gewässer sowie neue Brücken und Stege sind deshalb mit den zuständigen Behörde abzustimmen und ggf. genehmigen zu lassen.



Aufenthaltsbereiche am Bach

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

Entlang des Fußweges am Speyerbach ist das Gelände zu erneuern, eine einheitliche Form- und Materialwahl wird empfohlen. Eine gestalterische Abstimmung der angrenzenden privaten Stege ist zu begrüßen. Ob private Stege der anliegenden Grundstücke öffentlich zugänglich gemacht werden können, um eine bessere Erlebbarkeit des Speyerbachs zu erreichen, ist mit den Anliegern abzustimmen. Andernfalls könnten an dieser Stelle in Verbindung mit dem Fußweg kleinere, über das Wasser kragende, Stege und Aufweitungen installiert werden.

Im Zuge der Platzgestaltung ist der „**grüne**“ **Fuß- und Radweg** zwischen Speyerbach und Stellflächen zu erneuern. Die Oberfläche ist durch das Wurzelwerk der angrenzenden und zu erhaltenden Bäume stark beschädigt.

---

Dies ist bei der Neugestaltung zu berücksichtigen. Aufgrund des knappen Raumes zwischen Baumreihen und Speyerbach wird an dieser Stelle ein Fuß- und Radweg ohne Trennung vorgeschlagen, zumal die Frequenz der Radfahrer überschaubar ist. Für eine bessere Ausleuchtung der Wege sind uferseits Beleuchtungskörper in entsprechenden Abständen zu errichten.

Die Baumreihen am Speyerbach sind zu erhalten, die **Grünstruktur** ist durch das Anpflanzen von Bäumen in den Stellplatzbereichen zu ergänzen. Als Gestaltelement werden Baumtore an der HAUPTerschließungsstraße und Bischofsgasse angelegt. Zur Verbesserung der ökologischen Bilanz wird in allen Bereichen des Platzes (Stellflächen, Aufenthalt, Geh- und Fahrwege) eine wasserdurchlässige Pflasterung empfohlen.





### 5.2.3 Talstraße / Hetzelstraße

Das Grundstück des Lebensmittel-Discounters einschließlich der Hinterhofbebauung an der kleinen Talstraße bedarf aus mehreren Gründen einer vertiefenden Betrachtung. Einerseits wird aus Gründen der Baustruktur und Stadtgestalt (fehlende Raumkante, Fremdkörper etc.) dringend eine Neuordnung empfohlen, andererseits sollte im Falle einer Betriebsaufgabe oder Betriebsverlagerung ein gesamtstädtisch abgestimmtes Nachnutzungskonzept vorliegen.

Die Neuordnung des Bereichs „Talstraße / Hetzelstraße“ hat folgende **Zielvorgaben**:

- Bildung einer weitgehend geschlossenen Raumkante entlang der Talstraße und Hetzelstraße (in Anlehnung an die historische Bebauung der Umgebung)
- Entwicklung/Stärkung der Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen, insbesondere für Senioren und Familien
- Durchgrünung der Innenhöfe und Schaffung von Aufenthaltsqualität in den rückwärtigen Bereichen.

Der vorliegende Neuordnungs- und Gestaltungsvorschlag (siehe Plan 2/1/09 – Seite 155) geht von einer Betriebsverlagerung ins Bahnhofsumfeld sowie der Ansiedlung eines Nahversorgers auf dem Demeta-Grundstück aus und zeigt eine mögliche Lösung der Nachnutzung und Neugestaltung auf.

Entlang der Talstraße ist die **Raumkante** durch Bebauung zu schließen. Die Baustruktur der Umgebung besteht größtenteils aus einer 3-4-geschossigen, überwiegend geschlossenen Bauweise. Gleiches gilt für die niedergelegte historische Bebauung auf dem Grundstück selbst. In Anlehnung an die Umgebung und Grundstückshistorie sowie aus Gründen einer effi-



Talstraße um 1910, links Abbruch Lidl-Gelände

(Quelle: Rittmannsperger Architekten)

zienten Bodennutzung wird an der Talstraße und an der Hetzelstraße eine geschlossene, viergeschossige Blockrandbebauung empfohlen. Eine geschlossene Bauweise erweist sich auch aus Lärmschutzgründen als sehr sinnvoll, weil somit im Blockinnenbereich eine relativ hohe Freiraumqualität erreicht werden kann.

Das Nutzungskonzept sieht für die Blockrandbebauung eine **Geschäftsnutzung** in den Erdgeschosszonen an der Talstraße und Wohnen in den Obergeschossen sowie an der Hetzelstraße vor. Eine Geschäftsnutzung an dieser Stelle wird aus mehreren Gründen vorgeschlagen. Einerseits wird dieser Bereich zwar nach Verlegung der B 39 eine deutliche Verkehrsentslastung erfahren, dennoch wäre eine Erdgeschoss-Geschäftsnutzung in diesem Abschnitt nutzungsverträglicher. Andererseits wird das Ladenangebot in der Weststadt (z.B. Friseur, Bäcker, Blumen etc.) für die Bewohner erweitert.

Aufgrund der Größe und Lage des Blocks wird für den Blockinnenbereich eine **Wohnbebauung** empfohlen. Hier sollte jedoch eine aufgelockerte und offene Bauweise (3 Geschosse) mit großzügiger Grün- und Freifläche (Stadthäuser, „Wohnen im Grünen“) entwickelt werden. Als Nutzer der Wohnungen sollen vor allem Senioren und Familien angesprochen werden (vgl. Kap. 5.1.5 Soziales Konzept). An dieser Stelle könnte der Bedarf an senioren-/behindertengerechten bzw. barrierefreien Wohnungen in der Weststadt gedeckt werden, so dass ältere Menschen im Falle von Pflegebedürftigkeit in der Weststadt bleiben können. Durch das großzügige Freiraumangebot sollen gleichermaßen Familien angezogen werden. Beide Nutzergruppen ließen sich auch im Rahmen eines Mehrgenerationenwohnprojektes integrieren. Der großzügige, gemeinschaftlich genutzte Freibereich sowie der Platz soll den sozialen Kontakt der Bewohner untereinander fördern.

Die **Erschließung** der Stadthäuser erfolgt über eine Wohnstraße. Der Stellplatzbedarf der Blockrandbebauung und der Stadthäuser ist über eine Tiefgarage nachzuweisen. Zum wohnungsnahen Be- und Entladen und für Besucher können die Parkplätze auf dem Platz und in der Wohnstraße genutzt werden. Des Weiteren berücksichtigt das Konzept eine mögliche direkte Fußwegeverbindung zwischen dem Parkplatz an der Hetzelstraße und der Fußgängerzone. Eine Öffnung des Durchgangs bzw. einer der potenziellen Durchgänge zur Hauptstraße ist mit den Eigentümern abzustimmen.



#### 5.2.4 Demeta-Grundstück

Der Firmeninhaber der Demeta GmbH (Metallfabrik) und zugleich Eigentümer des Grundstücks Amalienstraße 42 beabsichtigt, den Gewerbestandort mittelfristig aufzugeben. Ein Teil der Produktion und Verwaltung wurden bereits an den neuen Standort im Gewerbegebiet „Nachtweide“ verlagert. Mit dem Bau einer zweiten Halle am Standort „Nachtweide“ soll der gesamte Betrieb am Standort Amalienstraße aufgegeben werden. Auf dem Grundstück befinden sich ein Verwaltungsgebäude, mehrere Produktionshallen, eine große versiegelte Freifläche (Freilager und Parkplatz) sowie mehrere Nebengebäude. Die ehemalige Wagenhalle an der Gipser Straße und die ehemalige mechanische Fabrikhalle als frühe Vertreter der armierten Betonbauweise sind dabei von besonderer architekturgeschichtlicher Bedeutung. Aufgrund dessen ist die Planung mit der Denkmalpflege abzustimmen.

Nach endgültiger Betriebsverlagerung ergeben sich für diesen Standort neue Entwicklungsmöglichkeiten. Die Neuordnung des Demeta-Grundstücks soll folgende **Zielvorgaben** berücksichtigen:

- Bildung einer weitgehend geschlossenen Raumkante entlang der Amalienstraße und Talstraße
- Ansiedlung eines Nahversorgers und Entwicklung/Stärkung der Wohnnutzung
- Durchgrünung der Innenhöfe und Schaffung von Aufenthaltsqualität in den rückwärtigen Bereichen
- Schaffung einer fußläufigen Verbindung zwischen Speyerbach- bzw. Schöntal und Innenstadt

Der vorliegende Neuordnungs- und Gestaltungsvorschlag (siehe Plan 2/1/10 – Seite 159) geht im Rahmen des Gesamtentwicklungskonzeptes von der Ansiedlung eines Nahversorgers aus und zeigt hier eine mögliche Lösung der Nachnutzung und Neugestaltung auf.

Die **Ansiedlung eines Nahversorgers**, der die Versorgung der Weststadt und des Schöntals mit Lebensmitteln, Frischwaren und Gütern des täglichen Bedarfs sichert, wird aus stadtplanerischer Sicht empfohlen. Derzeit besteht in der Weststadt diesbezüglich eine leichte Unterversorgung, da der Lebensmittel-Discounter an der Talstraße nur ein eingeschränktes Sortiment im Frischwaren- und Non-Food-Bereich führt und zahlreiche kleine Läden (Bäcker, Metzger etc.) in der Weststadt geschlossen wurden. Das Schöntal ist mit Gütern des täglichen Bedarfs gänzlich unterversorgt. Beide Stadtteile müssen ihre tägliche Versorgung über die Geschäfte in der Innenstadt oder Fachmarktzentren am Stadtrand decken. Dafür müssen entweder lange Fußwege oder Strecken mit dem motorisierten Verkehr (Auto, ÖPNV) zurückgelegt werden. In Anbetracht einer immer älter werdenden Gesellschaft und einer folglich abnehmenden Mobilität der Bewohner, sind die Versorgungsangebote zukünftig wieder dezentral und wohnungsnah auszubauen. Zudem ist eine wohnungsnaher Versorgung besonders familienfreundlich. Auch der Sachverhalt, dass im Schöntal ein hoher Anteil sozial Schwächerer lebt, die häufiger mobilitätseingeschränkt sind (kein PKW!), muss berücksichtigt werden.

Aus Gründen des Lärmschutzes ist der Nahversorger an der Amalienstraße zu platzieren. Die damit einhergehende Erschließungsproblematik (Anlieferung über die Amalienstraße!) ist aus fachplanerischer Sicht zu überprüfen. Denkbar wäre auch eine Erschließung über die Talstraße, die allerdings zu Lärmbelastung im Blockinnenbereich führen würde. Die Wohnnutzung in Form von Reihenhäusern ist an der Talstraße und im Blockinnenbereich anzusiedeln. Die Blockrandbebauung soll möglichst geschlossen werden, an der Amalienstraße entsteht eine 3-geschossige Blockrandbebauung und an der Talstraße sowie im Blockinnenbereich entsteht eine 2-geschossige Reihenhausbauung.

Aus Gründen der Stadtgestalt soll der Nahversorger (Verkaufsfläche < 800qm) in ein Wohn- und Geschäftshaus integriert werden. Es soll an dieser Stelle kein reiner Zweckbau (vgl. Lebensmittel-Discounter an der Talstraße) entstehen! Vorgeschlagen wird hier ein Gebäude mit 600-800 qm Verkaufsfläche im Erdgeschoss. Die erforderlichen Stellplätze sind über eine Tiefgarage im Untergeschoss nachzuweisen. Um die Raumkante an der Amalienstraße zu schließen, ist der Nahversorger am Blockrand bis zu drei Geschossen mit einer Wohn- bzw. Geschäftsnutzung aufzustocken. Diese dient außerdem als Lärmschutz für die Wohnnutzung im Blockinnenbereich. An der Rückseite wird die Wohnnutzung aus gestalterischen Gründen städtebaulich integriert. Der Zwischenbereich kann als Dachterrasse genutzt werden.

Im Blockinnenbereich gruppiert sich die Reihenhausbauung um einen kleinen Platz. Ihre Erschließung erfolgt über die Gipser Straße. Die Stellplätze werden im Straßenraum und auf dem Platz nachgewiesen. Der Fußweg zwischen Talstraße und Amalienstraße bleibt erhalten und wird um eine Fußwegeverbindung zur neu geplanten Wohnbauung und weiter über die Gipserstraße zur Hauptfußwegeachse Jahnstraße ergänzt.

An der Talstraße sieht das Konzept eine 2-geschossige Reihenhausbauung vor. Die denkmalgeschützten Werksgebäude an der Gipser Straße sollen zu Wohnzwecken, möglicherweise kombiniert mit Atelierwohnungen, umgenutzt werden.



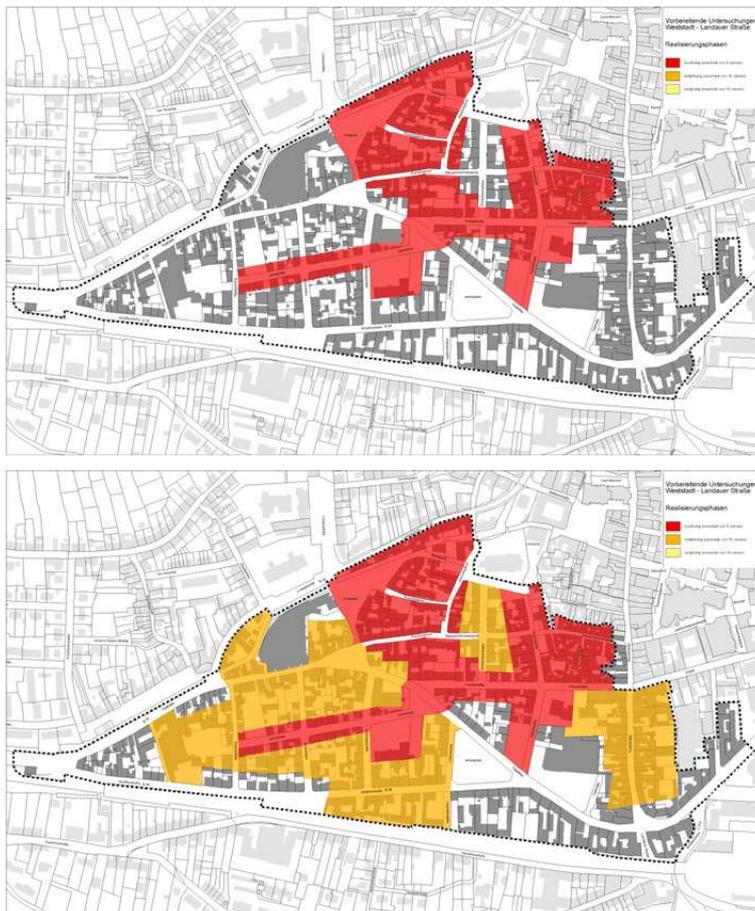
## **6 Sanierungssteuerung**

Im folgenden Kapitel werden die durchzuführenden Maßnahmen mit Kosten- und Finanzierungsübersicht und Umsetzungszeitraum beschrieben.

## 6.1 Maßnahmen- und Zeitplan

In der Rahmenplanung wurden bereits die erforderlichen Maßnahmen in den einzelnen Konzepten zusammengestellt (vgl. Kapitel 5.1 Konzepte). Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen ist im Zusammenhang mit der Verlegung der B 39 zu betrachten. Maßnahmen abseits der betroffenen Gebiete können sicherlich unabhängig von der Verlegung der B 39 und zügig begonnen werden. Gleiches gilt für Modernisierungsmaßnahmen an Gebäuden. Andere Maßnahmen hingegen, wie z.B. die Umgestaltung der Hetzelanlage oder Amalienstraße, können erst im Zuge der Verlegung der B 39 begonnen werden.

Bei der zeitlichen Umsetzung werden deshalb drei Realisierungsphasen unterschieden: kurzfristig (innerhalb 5 Jahren), mittelfristig (innerhalb 10 Jahren) und langfristig (innerhalb 15 Jahren) umzusetzende Maßnahmen –, die jeweils im räumlichen Zusammenhang zur alten und neuen B 39 stehen (vgl. Plan 2/1/11 – Seite 163).



Realisierungsphasen kurz- und mittelfristig





## 6.2 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Maßgeblich für die Durchführung der Sanierung ist vor allem die Finanzierbarkeit der Sanierung, zum einen durch Eigenmittel der privaten Bauherren und der Stadt, zum anderen durch Mittel der öffentlichen Aufgabenträger sowie durch Städtebauförderungsmittel. Darüber hinaus gilt es, Alternativen zu entwickeln, welche die Städtebauförderung ergänzen können.

Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen für die Sanierung der Weststadt erfordert den gebündelten und zielgenauen Einsatz aller verfügbaren Ressourcen und Programme. Der Städtebauförderung kommt dabei die wichtige Bedeutung einer Klammerfunktion für die Einbindung anderer Förderprogramme und Finanzierungsbeiträge zu. Neben der Städtebauförderung müssen in verstärktem Umfang andere integrierbare Förderprogramme wie Länder- bzw. europäische Förderprogramme zur Aufwertung der Weststadt zum Einsatz kommen.

Wie schon bisher, gilt grundsätzlich auch hier das Subsidiaritätsprinzip, d. h. eine Förderung mit Mitteln aus der Städtebauförderung setzt voraus, dass die Kosten der geplanten Maßnahmen nicht durch private Beiträge oder durch Finanzhilfen anderer vorrangig zuständiger Fördergeber (z.B. GVFG) gedeckt werden müssen oder können. Somit wird nur ein Teil der vielfältigen Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln gefördert werden.

Da Bund/Land nur begrenzte Städtebauförderungsmittel zur Verfügung stellen, ist es angesichts der angespannten öffentlichen Haushalte besonders wichtig, private Investoren für Projekte in der Weststadt zu gewinnen und damit die Wirtschaftskraft zu stärken.

Ein weiterer Anreiz für Private, in Modernisierungsmaßnahmen zu investieren, ist nach wie vor die Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Abschreibung in Sanierungsgebieten, wonach bis zu 100% der entstandenen Modernisierungskosten abgeschrieben werden können.

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für das Sanierungsgebiet "Weststadt / südliche Altstadt" bezieht sich auf einen Durchführungszeitraum von maximal 15 Jahren – beginnend im Jahr 2008 maximal bis zum Jahr 2023. Die Übersicht berücksichtigt sämtliche, nach dem heutigen Kenntnistand erforderliche Maßnahmen aus der Vorbereitenden Untersuchung und der Rahmenplanung sowie deren pauschal ermittelten Kosten und die Finanzierung. Die voraussichtlichen **Gesamtinvestitionen** von öffentlicher sowie privater Seite werden auf ca. **11,4 Millionen Euro** geschätzt (vgl. Anhang 7.5).

### Ausgaben

Die Ausgaben sind unterteilt in die nach Städtebauförderungsrecht vorgegebenen Kostengruppen: Vorbereitung der Gesamtmaßnahme, Ordnungsmaßnahmen, Baumaßnahmen und sonstige Maßnahmen/Vermögenswerte.

Die Kosten für die Vorbereitung der Gesamtmaßnahme beinhalten in der Hauptsache die Erstellung von Konzepten und Planungen. Insgesamt wird in diesem Bereich ein Bedarf an Städtebauförderungsmitteln in Höhe von rund **800.000 Euro** ermittelt.

Unter der Kostengruppe Ordnungsmaßnahmen ist u. a. der Erwerb und die Freilegung von Grundstücken, der Umzug von sanierungsbetroffenen Bewohnern und Betrieben, aber auch die Gestaltung von Straßen- und Freiflächen zusammengefasst. Etwa **5,8 Millionen Euro** werden hier für die Aufwertung der Straßen und Plätze veranschlagt. Insgesamt wird für die Ordnungsmaßnahmen ein Bedarf an Städtebauförderungsmitteln von etwa **8,2 Millionen Euro** ermittelt.

Die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sind u.a. unter der Kostengruppe Baumaßnahmen zusammengefasst. Vor allem für durchgreifende Modernisierungsmaßnahmen in Wohngebäuden sollen Städtebauförderungsmitteln zum Einsatz kommen. Gemäß der vorliegenden Untersuchung wird insgesamt für die Baumaßnahmen ein Bedarf an Städtebauförderungsmitteln von ca. **1,4 Millionen Euro** ermittelt.

### Einnahmen

Einnahmen im geplanten Sanierungsgebiet „Weststadt / südliche Altstadt“ sind vor allem durch die Erhebung der sogenannten Ausgleichsbeträge nach dem klassischen Verfahren zu erwarten. Maßnahmen an Bundesstraßen werden darüber hinaus durch Zuwendungen über das GVFG finanziert (hier nicht aufgeführt).

Insgesamt betragen die Einnahmen aus **Ausgleichsbeträgen** somit schätzungsweise **4,2 Millionen Euro**. Zu beachten ist, dass die Anlieger im Gegenzug während der Sanierungsmaßnahme von üblicherweise anfallenden Straßenausbaubeiträgen freigestellt sind. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass die endgültige Höhe der Ausgleichsbeträge – je nach Realisierungsumfang der Einzelprojekte – noch Schwankungen unterliegen und letztlich nur durch den Gutachterausschuss abschließend bestimmt werden kann.

### Zusammenfassung

Aus der Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen ergibt sich eine Unterdeckung in Höhe von rund **7,2 Millionen Euro**. Es zeigt sich, dass Maßnahmen im Sanierungsgebiet erforderlich sind, die alleine aus privaten oder städtischen Haushaltsmitteln nicht zu finanzieren sind. Der Mehrbedarf in der vorgenannten Höhe ist somit aus **Städtebauförderungsmitteln** des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz in Höhe von rund **5,0 Millionen Euro** und **Eigenanteilen der Stadt** Neustadt an der Weinstraße von rund **2,2 Millionen Euro** zu decken. Beim Ansatz der Förderquote wurde der bisher zur Gegenfinanzierung der Vorbereitungsmaßnahmen bewilligte Schlüssel (70% Bund/ Land) fortgeschrieben.

Die vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht befindet sich im Anhang auf Seite 184 ff. Sie wird im Verlauf der Sanierungsmaßnahme (in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber) fortlaufend auf Plausibilität geprüft und ggf. angepasst.

## 7 Anhang

Der Anhang enthält folgende Dokumente:

- Liste der interviewten Schlüsselpersonen
- Auswertung der Bewohnern und Gewerbetreibendenbefragung
- Auswertung der TÖB-Beteiligung
- Kosten- und Finanzierungsübersicht

## 7.1 Befragung von Schlüsselpersonen

Im Rahmen der Expertenbefragung wurden zwischen dem 03.12.07 und 12.12.07 ausgewählte Eigentümer sowie Vertreter von Behörden, Kirchen, Schulen, Gewerbetreibenden, Vereinen & Verbänden und Sozialen Trägern befragt :

- Herr Jenewein,  
Geschäftsführer Demeta GmbH
- Herr Mohr,  
Bezirkspolizist, zuständig für Neustadt West und Kooperationsbeauftragter (zwischen Deutschen und Ausländern)
- Herr Kaub,  
Stadtverwaltung, Leiter des Fachbereichs Familie, Jugend und Soziales
- Pfarrer Pfundstein,  
Kath. Pfarrgemeinde St. Marien
- Pfarrer Wendt,  
Prot. Stiftskirchengemeinde
- Herr Schatz,  
Leiter der Heinz-Sielmann-Schule (Grundschule West)
- Frau Yilmaz,  
türkische Lehrerin an verschiedenen Schulen in Neustadt
- Herr Hammann,  
Geschäftsführer Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft mbH
- Frau Loer,  
Geschäftsführerin Tourist Kongress und Saalbau GmbH
- Herr Denzinger,  
Mitglied der Willkomm-Gemeinschaft (Einzelhandelsinteressen)
- Herr Göring,  
1. Vorsitzender TSG 1846
- Frau Gabriele Wesselmann-Pauly,  
Leiterin Caritas-Zentrum Neustadt
- Herr Herr Eber-Huber,  
Einrichtungsleiter Tagesbegegnungsstätte „Lichtblick“

Die Informationen und Anregungen der Schlüsselpersonen wurden in die Bestandsanalyse und Rahmenplanung aufgenommen.

## 7.2 Auswertung Bewohner- und Gewerbetreibendenbefragung

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden 14 Bewohner und Gewerbetreibende zum Wohnumfeld und Image der Weststadt / Landauer Straße befragt. Außerdem wurden Sie zu Missständen, Potenzialen und vordringlichen Maßnahmen (aus ihrer Sicht) im Bereich Nutzung / Infrastrukturelle Ausstattung, Grün- und Freiräume sowie zum Verkehr interviewt.

### Was stört in der „Weststadt - Landauer Str.“?

Misstände	Nennungen	Anzahl.
Nutzungsstruktur	- schlechte Versorgung (täglicher Bedarf, insbesondere Frischwaren)	9
	- geringes Dienstleistungsangebot	3
	- Funktionsverlust durch Mindernutzungen	2
	- Gewerbelärm	1
	- schlechtes Kultur- und Freizeitangebot	1
Sozialstruktur / Image	- negatives Image (Ausländer, sozial Schwächere)	12
	- Segregation Deutsche - Ausländer ("man lebt nebeneinander her")	4
	- Sicherheit/Kriminalität	2
Private Grundstücke	- wenige Grün- und Freiflächen	2
	- zu dicht bebaut	1
	- schlechte Bausubstanz	3
	- schlechte Vermietbarkeit, niedrige Mieten, Leerstand, Ausstattung	4
Stadtbild / Öffentlicher Raum	- keine nutzbaren öffentlichen Grün- und Freiflächen	9
	- kein Kinderspielplatz	6
	- Wohnsitzlose im öffentlichen Raum	4
	- Bahnhofsvorplatz unattraktiv	2
	- runtergekommene Häuser, insbesondere Mietobjekte	2
	- Hundekot	3
	- Stadteinfahrt Talpost unattraktiv	1
Verkehrssituation	- Gehwege zu schmal	4
	- Lärmbelastung durch Verkehr	7
	- schlechter Zustand der Straßen und Gehwege	3
	- Lärmbelastung durch die Bahn, insbesondere Güterverkehr	4
	- Luftbelastung durch Verkehr, insbesondere Lkw	1
	- schlechte Parkraumsituation	1
	- kein schöner Spazierweg im Gebiet	1
	- schlechte Anbindung Bahnhof - Innenstadt	1
	- keine Radwege	2

---

**Was gefällt in der „Weststadt - Landauer Str.“?**

Potenziale	Nennungen	Anzahl
<b>Nutzungsstruktur</b>	- gute Erreichbarkeit zu Versorgungseinrichtungen (tägl. Bedarf)	5
	- gute Ausstattung/Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen	9
	- Mietpreise gut	2
	- Anbindung an den ÖPNV/Bahnhof	3
	- gute Erreichbarkeit Naherholung (Wald)	1
<b>Sozialstruktur / Image</b>	- Zusammenleben Ausländer-Deutsche ok	2
	- gute Nachbarschaft	1
	- Kirchliche Jugendarbeit vorhanden	1
<b>Stadtbild / Öffentlicher Raum</b>	- Gründerzeitbebauung / schöne Gebäude	2
	- viele schöne, alte Gebäude / denkmalgeschützte Ensemble	1
<b>Verkehrssituation</b>	- gute ÖPNV-Anbindung	1
	- ausreichend Parkplätze	1

### Welche Maßnahmen sind am vordringlichsten?

Maßnahmen	Nennungen	Anzahl
<b>Nutzungsstruktur</b>	- Ansiedlung eines Vollversorgers mit Frischwaren (Obst & Wurst)	2
	- störendes Gewerbe auslagern	1
	- mehr Angebote für Kinder, Familie, Jugend schaffen	2
<b>Sozialstruktur / Image</b>	- regelmäßige Polizeistreife durchs Gebiet für mehr Sicherheit	2
	- mehr Kinderfreundlichkeit / kinderfreundliches Umfeld schaffen	3
	- Bürger sollen in die Planungen integriert werden	2
	- Besseren Mix an Bewohnern erreichen	1
	- Integrationsangebote schaffen	1
<b>Private Grundstücke</b>	- Instandhaltung/Renovierung der Häuser	2
	- Blockinnenbereiche (teilweise) entkernen	2
	- Brachflächen und Baulücken baulich entwickeln	2
<b>Stadtbild / Öffentlicher Raum</b>	- Gestaltung des Bahnhofumfeldes	4
	- Stadtreinigung muss öfter und gründlicher tätig werden	2
	- Pflege der öffentlichen Grünflächen inkl. Bahndamm	3
	- mehr Grün- und Freiflächen	6
	- Kinderspielplatz im Gebiet anlegen	4
<b>Verkehrssituation</b>	- Verkehrsreduzierung/Verlegung B 39	4
	- Lärmschutzmaßnahmen	5
	- Sperrung der Talstraße für den Durchgangsverkehr	1
	- Straße verbreitern und Häuser an der Amalienstraße abreißen	2
	- mehr Parkplätze/ Verbesserung der Parkraumsituation	5
	- Tempo 30-Zonen einrichten	3
	- Sperrung der Talstraße für den Schwerlastverkehr	2
	- Instandhaltung/-setzung der Straßen und Wege	2
	- Fahrradwege anlegen	3
	- Ampelschaltung verbessern	1
	- Vorrang für Fußgänger und Nahverkehr	1
	- Anlegen eines Spazierweges	1

### 7.3 Auszug aus dem Sozialbericht 2007, Neustadt an der Weinstraße

dings ist sie so weit unter der der Ortsteile, dass sie den städtischen Durchschnitt nicht erreicht (Tab. Tab. 58, 62 & 64).

#### **Sozialraum 3: Vorstadt**

Die Vorstadt ist neben Branchweiler und der Innenstadt der prekärste Sozialraum:

Waren die Sozialräume Innenstadt und Hambacher Höhe „junge“ beziehungsweise „alte“ Sozialräume, ist die Vorstadt in ihrer Altersstruktur unauffällig. Allein Hochaltrige scheinen etwas überdurchschnittlich vertreten, die besitzen überwiegend allein einen deutschen Pass. Charakteristisch ist die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Staatsbürgerschaft: Hier gibt es mit knapp 17 Prozent den stadtweit höchsten Anteil an ausländischen Bürger/innen. Zusätzlich wohnen hier mit einem Anteil von 7,5 Prozent relativ viele Personen, die neben dem deutschen noch einen ausländischen Pass besitzen, so dass knapp jede vierte Einwohner/in der Vorstadt über einen ausländischen Pass verfügt. Das ist stadtweit führend (Tab. 1-4 & 6). Der Familienanteil an allen Haushalten ist etwas unterdurchschnittlich, allerdings sind unter den Familien besonders viele Einelternfamilien (38,4 %), und der Anteil an ausländischen Familien ist nirgendwo stadtweit so hoch (20,1 %). Es gibt verhältnismäßig viele Familien mit drei und mehr Kindern, so dass in der Summe das Gefährdungspotenzial für Kinder, die hier aufwachsen, verhältnismäßig groß ist (Tab. 10 - 12).

Während es für Kinder unter drei Jahren mit 10 Plätzen in der Tagesbetreuung relativ gut bestellt ist, gibt es im Alter von drei bis sechs Jahren keine Plätze in der Vorstadt – zusammen veranschlagt mit Schöntal liegt die Versorgungsquote bei 50 Prozent. Allerdings sind alle diese Plätze Ganztagsplätze, was stadtweit führend ist. Im Grundschulalter fällt die Betreuungsmöglichkeit drastisch ab: Mit einem Platzangebot für nur 7,1 Prozent der Grundschul Kinder im Sozialraum liegt die Vorstadt stadtweit deutlich an letzter Stelle; zudem sind alle angebotenen Plätze im Rahmen der Betreuenden Grundschule nur eine Betreuung bis 14 Uhr (Tab. 16 - 19). Die Sprachentwicklung der Kinder im Alter von drei bis sechs Jahren ist auffällig: In der Tagesbetreuungseinrichtung, die den Kindern aus der Vorstadt und Schöntal zugeordnet ist, wird mehr als die Hälfte der Kinder als förderbedürftig eingeschätzt. In der Konsequenz zeigen sich bei den Jugendlichen aus der Vorstadt, die ihre Schullaufbahn beenden, auffällig schlechte Werte: Je sieben Jugendliche beenden im Schuljahr 2007 ihre Schulkarriere ohne Abschluss oder mit einem Hauptschulabschluss; Abiturienten und Realschüler/innen sind seltener: Sie sind aufgrund von Zahlen unter fünf nicht darstellbar (Tab. 21 & 25).

Die finanzielle Lage der Haushalte in der Vorstadt ist deutlich unterdurchschnittlich: Gut jede siebte Einwohner/in bezieht ALG II beziehungsweise Sozialgeld – das ist stadtweit der höchste Wert und mehr als das Doppelte des städtischen Durch-

schnitts. Wohngeld wird von etwa zwei Prozent der Bewohner/innen bezogen, wobei hier ältere Personen ab 65 Jahren etwas überdurchschnittlich vertreten sind (Abb. 17, Tab. 30).

In der Einschulungsuntersuchung für das Jahr 2007 konnten die Impfdaten umfangreich erhoben werden: Mit 97,7 Prozent legten fast alle Kinder ihre Impfbücher vor; nur in den Ortsteilen ist der Wert höher. Auffällig ist, dass in der Vorstadt bei den Befunden des Kreisgesundheitsamtes das Geschlechterverhältnis im Vergleich zu den anderen Sozialräumen umgekehrt ist: Überall sonst stadtweit legen mehr Jungen als Mädchen ihr Impfbuch vor, sind mehr Jungen geimpft, sind mehr Jungen normalgewichtig – allein in der Vorstadt zeigen mehr Mädchen als Jungen ihr Impfbuch, sind mehr Mädchen geimpft und mehr Mädchen normalgewichtig. Das kann aus den Daten nicht erklärt werden. Die U 8 Untersuchung wurde bei den Kindern, die in der Vorstadt eingeschult wurden, auffällig selten durchgeführt: Mit knapp 70 Prozent ist der Vorstädter Wert stadtweit deutlich der niedrigste. Auffällig ist auch der Kariesbefund: Bei 43,6 Prozent aller Kinder wurde Karies diagnostiziert; dieser Wert entspricht dem Zweieinhalbfachen des städtischen Durchschnitts und liegt im Sozialraumvergleich deutlich an der Spitze (Tab. 36-42).

Der Sozialraum ist gekennzeichnet durch eine hohe Mobilität, wobei im betrachteten Zeitraum mehr Personen zu- als fortgezogen sind (Tab. 15). Bei den Zuzügen ist die Gruppe der jungen Erwachsenen überdurchschnittlich vertreten: Gut 40 Prozent aller Zugezogenen im betrachteten Zeitraum ist zwischen 1978 und 1992 geboren; damit liegt der Anteil dieser Altersgruppe gut sechs Prozentpunkte höher als der städtische Durchschnitt. Die Wohnungsbaugesellschaft WBG bietet 13 Prozent ihres Wohnraums in diesem Sozialraum an. Dabei sind die Wohnungen hier vergleichsweise eher klein: Etwa ein Fünftel aller Wohnungen liegt unter 45 m<sup>2</sup>, ein Viertel bis 60 m<sup>2</sup> und ein gutes Drittel bis 75 m<sup>2</sup>. Ältere nutzen gerne Wohnungen der WBG: Fast jede sechste Einwohner/in der Vorstadt, die 65 Jahre und älter ist, bewohnt eine Wohnung der WBG. Zusätzlich gibt es für diese Altersgruppe in der Vorstadt eine Anlage des betreuten Wohnens – die einzige in der Stadt; sie bietet 38 Plätze. Außerdem ist hier ein Pflegeheim angesiedelt (Tab. 48, 52, 53 & 57).

Die Einwohnerschaft der Vorstadt scheint mit ihrer Lebenssituation nicht zufrieden zu sein – darauf weisen die Zahlen der Jugendkriminalität und des Wahlverhaltens hin: Die Vorstadt ist ein Sozialraum mit einer verhältnismäßig hohen Jugendkriminalität: Fast drei Prozent der Personen bis 21 Jahren sind mit Delikten im betrachteten Zeitraum aufgefallen – nur in Branchweiler ist der Wert höher. Gleichzeitig zeigt sich eine hohe Unzufriedenheit mit der eigenen Lebenssituation und die fehlende Überzeugung, selbst etwas bewirken zu können: Die Wahlbeteiligung liegt stadtweit nirgendwo so niedrig, und es gibt einen relativ hohen Anteil an Rechtwähler/innen.

135

JLU Gießen/ Meier-Gräwe, Sennlaub – Sozialbericht Neustadt a. d. W. für 2007

## 7.4 Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange

Vom 25.02.08 bis 25.03.08 hatten die betroffenen Behörden und Institutionen Gelegenheit zum Sanierungsverfahren Stellung zu nehmen. Zur Beurteilung des Vorhabens erhielten sie eine Zusammenfassung (Text und Plan-darstellung) wichtiger geplanter Maßnahmen per E-Mail bzw. per Post.

Von August bis September 2008 hatten außerdem die Ratsmitglieder der Stadt bzw. die Fraktionen vor dem angestrebten Satzungsbeschluss im November 2008 Gelegenheit zur Stellungnahme.

### 7.4.1 Liste der Beteiligten

	Träger öffentlicher Belange	Beteiligung gem. § 4(1) BauGB	Rückmeldung
01	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Außenstelle Schulaufsicht Friedrich-Ebert-Straße 14 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:poststelle@add.rlp.de">poststelle@add.rlp.de</a>	
02	Landesbetrieb Liegenschafts- und Bau- betreuung Niederlassung Landau Untertorplatz 1 76829 Landau	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:postfach.landau@LBBnet.de">postfach.landau@LBBnet.de</a>	Rückmeldung am 18.03.08, Einwände!
03	Deutsche Post Bauen GmbH Niederlas- sung Frankfurt Büro Karlsruhe Postfach 2206 76010 Karlsruhe	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:j.bergdolt@deutschepost.de">j.bergdolt@deutschepost.de</a>	Rückmeldung am 14.03.08, keine Be- denken
04	Deutsche Telekom AG, T-Com Techn. Infrastruktur Niederl. Südwest PTI12, Produktionsmanagement Postfach 2501 67613 Kaiserslautern	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:ti-nl-sw.pti-12-kl@telekom.de">ti-nl-sw.pti-12-kl@telekom.de</a>	Rückmeldung am 03.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
05	Deutscher Wetterdienst Klima- und Umweltberatung Regionales Gutachtenbüro Mainz Brucknerstraße 2 55127 Mainz	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:klima.mainz@dwd.de">klima.mainz@dwd.de</a>	
06	Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Außenstelle Frankfurt (M) / Saarbrücken Standort Frankfurt Untermainkai 23-25 60329 Frankfurt am Main	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:konopkar@eba.bund.de">konopkar@eba.bund.de</a>	Rückmeldung am 17.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
07	Gewässerzweckverband Rehbach / Speyerbach Kreisverwaltung Ludwigshafen Postfach 21 07 80 67007 Ludwigshafen am Rhein	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:j.rieger@kv-rpk.de">j.rieger@kv-rpk.de</a>	Rückmeldung am 31.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
08	Handwerkskammer der Pfalz Postfach 26 20 67614 Kaiserslautern	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:info@hwk-pfalz.de">info@hwk-pfalz.de</a>	Rückmeldung am 11.03.08, keine Be- denken

09	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz Abt. 1 – Raumordnung Ludwigsplatz 2 – 4 67059 Ludwigshafen	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:info@pfalz.ihk24.de">info@pfalz.ihk24.de</a>	
10	Katholischer Pfarrverband Hauptstraße 97 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:pvb.neustadt.weinstr@t-online.de">pvb.neustadt.weinstr@t-online.de</a>	
11	Kirchliches Verwaltungsamt Schütt 9 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:dekanat.neustadt@evkirchepfalz.de">dekanat.neustadt@evkirchepfalz.de</a>	
12	Kreisverwaltung Bad Dürkheim Abteilung Gesundheitsamt Neumayerstraße 10 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:gesundheitsamt@kreis-bad-duerkheim.de">gesundheitsamt@kreis-bad-duerkheim.de</a>	Rückmeldung am 27.02.08, Hinweise beachten
13	Landesamt für Denkmalpflege Schillerstraße 44 Erthaler Hof 55116 Mainz	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:lad@landesdenkmalamt.rlp.de">lad@landesdenkmalamt.rlp.de</a>	Rückmeldung am 25.03.08, Hinweise beachten
14	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd Postfach 1907 67607 Kaiserslautern	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:d.blachowski@zspnv-sued.de">d.blachowski@zspnv-sued.de</a>	Rückmeldung am 10.03.08, keine Bedenken, Hinweise beachten
15	Pfalzwerke AG Postfach 21 72 46 67072 Ludwigshafen am Rhein	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:eckhard_friedrich@pfalzwerke.de">eckhard_friedrich@pfalzwerke.de</a>	Rückmeldung am 17.04.08, keine Bedenken
16	Verband Region Rhein-Neckar Postfach 10 26 36 68026 Mannheim	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:info@vrrn.de">info@vrrn.de</a>	
17	Polizeipräsidium Rheinpfalz Polizeiinspektion Karl-Helfferich-Straße 11 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:pdneustadt.presse@polizei.rlp.de">pdneustadt.presse@polizei.rlp.de</a>	
18	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd Regionalstelle Gewerbeaufsicht Karl-Helfferich-Straße 2 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:referat23@sgdsued.rlp.de">referat23@sgdsued.rlp.de</a>	
19	Behindertenvertretung der Stadt Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:hans.manger@cebeef.pfalz.com">hans.manger@cebeef.pfalz.com</a>	
20	Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft mbH (WEG) Wirtschaftsförderung	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:thomas.hammann@stadt-nw.de">thomas.hammann@stadt-nw.de</a>	
21	Stadtverwaltung 330 Abteilung Landwirtschaft & Umwelt Landespflege	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:klaus.huenerfauth@stadt-nw.de">klaus.huenerfauth@stadt-nw.de</a>	Rückmeldung am 13.03.08, keine Bedenken, Hinweise beachten

22	Stadtverwaltung 330 Abteilung Landwirtschaft & Umwelt Wasserwirtschaft	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:annette.strasser@stadt-nw.de">annette.strasser@stadt-nw.de</a>	Rückmeldung am 13.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
23	Stadtverwaltung 230 Abteilung Bauordnung Untere Denkmalschutzbehörde	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:andreas.panter@stadt-nw.de">andreas.panter@stadt-nw.de</a>	
24	Stadtverwaltung 230 Abteilung Bauordnung	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:winfried.klein@stadt-nw.de">winfried.klein@stadt-nw.de</a>	
25	Stadtverwaltung 230 Abteilung Bauordnung Brandschutzdienststelle	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:ansgar.julier@stadt-nw.de">ansgar.julier@stadt-nw.de</a>	
26	Stadtverwaltung 150 Abteilung Gebäudemanagement	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:dagmar.wolf-matzenbacher@stadt-nw.de">dagmar.wolf- matzenbacher@stadt-nw.de</a>	
27	Stadtverwaltung 240 Abteilung Tiefbau	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:alex.stork@stadt-nw.de">alex.stork@stadt-nw.de</a>	
28	Stadtverwaltung 211 Abteilung Liegenschaften & Bauver- waltung Sachgebiet Liegenschaften	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:franzjosef.stracke@stadt-nw.de">franzjosef.stracke@stadt-nw.de</a>	
29	Stadtverwaltung 540 Abteilung Schule & Sport	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:peter.deutsch@stadt-nw.de">peter.deutsch@stadt-nw.de</a>	
30	Stadtverwaltung 400 Fachbereich Familie, Jugend & Sozia- les	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:herwart.dehm@stadt-nw.de">herwart.dehm@stadt-nw.de</a>	
31	Stadtverwaltung 400 Fachbereich Familie, Jugend & Sozia- les	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:juergen.kaub@stadt-nw.de">juergen.kaub@stadt-nw.de</a>	
32	Eigenbetrieb Stadtentsorgung Neustadt an der Weinstraße (ESN) - kaufmännische Abteilung -	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:klaus.klein@esn.frm.de">klaus.klein@esn.frm.de</a>	
33	Wohnungsbaugesellschaft mbH Konrad-Adenauer-Straße 47	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:info@wbg-nw.de">info@wbg-nw.de</a>	
34	Willkomm-Gemeinschaft e.V. (Einzelhan- delsvertretung) Frau Wohs-Herbig	Beteiligt, Mitteilung per E-Mail an: <a href="mailto:info@willkomm-neustadt.de">info@willkomm-neustadt.de</a>	
35	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Straßen- und Verkehrsamt Speyer St.-Guido-Straße 17 67346 Speyer	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	Rückmeldung am 18.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten

36	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Friedrich-Ebert-Straße 14 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	Rückmeldung am 25.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
37	DB Services Immobilien GmbH Niederlassung Frankfurt (FRI-Ffm-I) Frau Martina Fischer Camberger Straße 10 60327 Frankfurt (Main)	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	Rückmeldung am 31.03.08, keine Be- denken, Hinweise und Auflagen beach- ten
38	Eigenbetrieb Stadtentsorgung Neustadt an der Weinstraße (ESN) Herr Staudinger Talstraße 148 67434 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	Rückmeldung am 29.02.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
39	Stadtwerke GmbH Schlachthofstraße 60 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	Rückmeldung am 28.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
40	Vermessungs- und Katasteramt Exterstraße 4 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	
41	Stadtverwaltung Garten- und Friedhofsabteilung Frau Wolf Nachtweide 1 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	
42	Landesamt für Denkmalpflege Abteilung Bodendenkmalpflege Kleine Pfaffengasse 10 67346 Speyer	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	Rückmeldung am 31.03.08, keine Be- denken, Hinweise beachten
43	Beirat für Landespflege Volker Platz Gelbwärts 5 67435 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	
44	Islamischer Bund Neustadt und Umgebung Stangenbrunnengasse 32 67433 Neustadt an der Weinstraße	Beteiligt, Mitteilung per Post an neben- stehende Adresse	

## 7.4.2 Zusammenfassung der Stellungnahmen

### 02. Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, Landau

Behörde hat **Einwände** gegen den Eingriff auf rückwärtigen Grundstücks- und Gebäudeteilen in der Amalienstraße 17 (Oberfinanzdirektion) im Zuge der Verlegung der B 39!

Anmerkung Planungsbüro: Maßnahmen im rückwärtigen Bereich Amalienstraße im Zuge der Verlegung B 39 sind jedoch nicht Gegenstand des Sanierungsverfahrens, sondern eines bereits abgeschlossenen und rechtskräftigen Bebauungsplanverfahren („Amalienstraße – Süd“)!

### 03. Deutsche Post Bauen GmbH, Karlsruhe

Keine Bedenken.

### 04. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Kaiserslautern

Keine Bedenken.

Hinweise: Bei Bausausführung soll eine Beschädigung der Telekommunikationslinien verhindert sowie der ungehinderte Zugang zu diesen jederzeit möglich sein.

Eine Auskunft zur Lage der Telekommunikationslinien ist vorab bei der Deutschen Telekom AG (auch im Internet) einzuholen.

Vor Baubeginn sind die Kosten zu klären.

### 06. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Frankfurt

Keine Bedenken.

Hinweise: Im Falle einer Überplanung von nicht freigestellten Bahnanlagen wird auf § 38 BauGB sowie auf § 18 AEG verwiesen.

In resultierenden Bauleitplanverfahren wird um Beteiligung gebeten.

### 07. Gewässerzweckverband Rehbach / Speyerbach, Ludwigshafen

Keine Bedenken.

Hinweise: Die Zugänglichkeit zum Gewässer für Unterhaltungszwecke darf nicht verschlechtert werden. Es ist zu prüfen, ob in Teilabschnitten Naturböschungen anstatt Ufermauern angelegt werden können. Treppen und Zugänge zum Gewässer sowie neue Brücken und Stege sind mit der Behörde abzustimmen. Um Beteiligung am Planungsvorhaben wird gebeten.

### 08. Handwerkskammer der Pfalz, Kaiserslautern

Keine Bedenken.

## 12. Kreisverwaltung Bad Dürkheim, Abt. Gesundheitsamt

Keine Bedenken.

Hinweise: Die Kreisverwaltung begrüßt die Maßnahmen i.V.m. der Verlegung der B 39 und empfiehlt weitere fachplanerische Optionen zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffeinwirkungen zu prüfen. Des Weiteren wird auf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sowie eine mögliche Beteiligung des ADFC bei Radverkehrsmaßnahmen hingewiesen.

## 13. Landesamt für Denkmalpflege, Mainz

Keine grundsätzlichen Bedenken.

Hinweise: Beachtung und Auswertung der Denkmalzonen und Einzeldenkmäler sowie Nachrichtliche Übernahme in das Rahmenkonzept. Maßnahmen an Einzeldenkmälern und innerhalb der Denkmalzonen einschließlich Neugestaltung der Hetzelanlage sind genehmigungspflichtig und mit der Denkmalbehörde abzustimmen.

Im Zuge der Eingriffe zur Verlegung der B 39 (gesondertes Verfahren) weist die Behörde hinsichtlich des Denkmalschutzes auf folgende zu berücksichtigende Belange hin:

- Hofbebauung von Talstraße 11: frühe Stahlbetonkonstruktion hat überregionaler Bedeutung
- Amalienstraße 15: Gebäude ist prägender Bestandteil der Denkmalzone „Hetzelanlage“
- Talstraße 1 und Landauer Straße 2: stadt- und straßenbilprägende Elemente der Denkmalzone „Altstadt“

Das Gebäude der Stadtmühlgasse 9 (zunächst Abriss geplant) bezieht vermutlich Teile der mittelalterlichen Stadtmauer ein, daher zunächst Vorbehalt und weiterer Abstimmungsbedarf notwendig.

## 14. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, Kaiserslautern

Keine grundsätzlichen Bedenken.

Hinweise: Die Maßnahmen im Zuge der Verlegung B 39 (Straßenbau, Gebäudeabriss etc.) dürfen die Schienenverkehre nicht negativ beeinflussen und sind mit der DB Netz AG, Karlsruhe abzustimmen.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel muss auf eine gute Erreichbarkeit, Erschließung und Ausstattung des ÖPNV geachtet werden, z.B. bedarfsgerechte Erreichbarkeit, Lage und Ausstattung der Haltestellen sowie Befahrbarkeit der Quartiersstraßen durch Busse.

## 14. Pfalzwerke AG, Ludwigshafen am Rhein

Keine Bedenken.

**21. Stadtverwaltung, Abt. Landwirtschaft & Umwelt, Landespflege**

Keine Bedenken.

Hinweise: Im Zuge der Gestaltung des Speyerbachs sollte auch eine Realisierbarkeit gewässerökologischer Aufwertungsmaßnahmen überprüft werden.

Die EU-Artenschutzbestimmungen sind zu beachten.

**22. Stadtverwaltung, Abt. Landwirtschaft & Umwelt, Wasserwirtschaft**

Keine Bedenken.

Hinweise: Das anfallende Oberflächenwasser sollte möglichst auf entsiegelten Flächen versickern.

Eine Aufweitung des Speyerbachs ist nur im Bereich Seilerbahn und Kohlplatz möglich und sinnvoll. Hier sollte nicht nur der Fuß- und Radweg, sondern sein weites Umfeld abgesenkt werden. Dies fördert die städtebauliche Integration und gleichzeitig Retentionsraum für Hochwasserschutz.

**35. Landesbetrieb Mobilität Speyer, Speyer**

Keine grundsätzlichen Bedenken.

Hinweise: Maßnahmen im Bereich der B 38 sowie der umzulegenden B 39 sind mit der Behörde abzustimmen. Dies betrifft nicht die zukünftig ehemalige B 39 nach Abstufung zur Stadtstraße.

**36. SGD Süd (Wasser, Abfall, Boden), Neustadt an der Weinstraße**

Keine Bedenken.

Hinweise: Eine Renaturierung des Speyerbachs ist im Stadtgebiet nicht möglich, deshalb sollte unter Beachtung des Hochwasserschutzes angestrebt werden, dem Gewässer wo immer möglich wieder mehr Raum zu geben (z.B. Naturböschungen anstatt Ufermauern etc.). Die Uferzonen können als Grünzug fungieren und gleichzeitig einen abgesenkten Fuß- und Radweg integrieren. Die Behörde rät dazu, einen Fachplaner zu konsultieren und bietet Unterstützung bei der Entwicklung geeigneter Lösungen an.

Die grundsätzlichen Zielvorgaben zum Umgang mit Niederschlags- und Grundwasser sowie Altlasten/Abfall – siehe umfassende Stellungnahme der Behörde – sind zu beachten.

**37. DB Service Immobilien GmbH, Frankfurt am Main**

Keine grundsätzlichen Bedenken.

Hinweise und Auflagen: Die Durchführung und Maßnahmen der Sanierung dürfen die Sicherheit und den Ablauf des Bahnverkehrs nicht gefährden. Bestimmte Pflanzarten und -abstände zum Bahnbetriebsgelände sind zu beachten.

Des Weiteren enthält die Stellungnahme Hinweise und Auflagen (Texte und Pläne) zum Trassenverlauf B 39, welche jedoch nicht Gegenstand der Abwägung im Sanierungsverfahren sind. Diese wurden an die Stadt Neustadt an der Weinstraße zur Kenntnis bzw. weiteren Veranlassung weitergeleitet.

### **38. Eigenbetrieb Stadtentsorgung (ESN), Neustadt an der Weinstraße**

Keine Bedenken.

Stellungnahme: Es ist denkbar, im Zuge der Sanierungsmaßnahmen den öffentlichen Kanal (Hauptkanal und/oder Hausanschluss) zu erneuern. Da vorab Kanaluntersuchungen notwendig sind, bittet der ESN um rechtzeitige Bekanntgabe der betreffenden Maßnahmen.

Die Stadt hat am 18.10.2007 einen Lageplanausschnitt mit bereits bzw. noch nicht untersuchten Kanälen erhalten. Im geplanten Sanierungsgebiet wurden noch nicht alle Kanäle untersucht.

### **39. Stadtwerke GmbH, Neustadt an der Weinstraße**

Keine Bedenken.

Hinweise: Die Stadtwerke benennt die Rohr- und Elektrizitätsleitungen (Maßnahmenliste Netzerneuerung Weststadt liegt der Stadt vor), Gasdruckanlagen, Kabelverteilerschränke und Transformatorenstationen im geplanten Sanierungsgebiet. Im Zuge der Verlegung der B 39 ist eine Neuverlegung von Versorgungsleitungen zu prüfen. Die Begrünung von Straßen und Plätzen ist mit den Stadtwerken zwecks Leitungen im Boden abzustimmen.

### **42. Landesamt für Denkmalpflege, Speyer**

Keine Bedenken und Einwände.

Hinweise: Die Behörde weist darauf hin, dass bei Durchführung der Maßnahmen die Bestimmungen des Denkmalschutz- und Pflegegesetzes zu beachten sind. Beginn der Maßnahmen sind der Behörde anzuzeigen. Die Stellungnahme betrifft ausschließlich die archäologischen Kulturdenkmäler und ersetzt nicht eine Stellungnahme der Baudenkmalpflege zu den Baudenkmalern.

### **A. SPD-Fraktion, Neustadt an der Weinstraße**

Die SPD-Fraktion begrüßt die angestrebten Maßnahmen grundsätzlich, auch unabhängig von der Verlegung der B 39.

SPD-Fraktion bemerkt, dass aus den Untersuchungen nicht erkennbar ist, nach welchen Kriterien die Zustandsbewertung der Gebäude erfolgt ist.

Folgende Aussagen werden in der Untersuchung vermisst:

- Zustandaussagen zu Fahrwegen und Fahrbahnen
- Zustand des Versorgungs- und Entsorgungsnetzes
- Zwänge des Brandschutzes und der Lebensrettung

Die SPD-Fraktion merkt an, dass ihrer Ansicht nach Zielaussagen und konzeptionelle Ansätze nicht in die Untersuchung gehören.

Anmerkung des Planungsbüros:

Auf Seite 20-21 des Ergebnisberichtes werden die Kriterien zur Zustandsbewertung der Gebäude ausreichend dargelegt. Art und Umfang der Zustandsbewertung entsprechen dabei dem üblichen Rahmen einer Voruntersuchung.

Des Weiteren wurden im Ergebnisbericht Zustandsbewertungen zu Fahrwegen und Fahrbahnen getroffen (vgl. Plan 1/1/07 „Straßen ... mit Instandhaltungsmangel“ sowie im Ergebnisbericht bspw. S. 60 „Alle Straßen, mit Ausnahme der Bischofsgasse und der neu gestalteten Klausengasse, weisen zum Teil erhebliche Gestaltungs- und Instandhaltungsmängel auf.“ oder S. 63 „In vielen Abschnitten ist das Pflaster aufgrund von Instandhaltungsmängeln oder Baumwurzeln uneben...“.

Der Hinweis zum Zustand der Ver- und Entsorgungsnetze wird zur Kenntnis genommen. Die Erneuerung von Straßen und Plätzen soll analog zu einer Erneuerung/Instandhaltung der Ver- und Entsorgungsnetze und in enger Abstimmung mit den Stadtwerken erfolgen (vgl. Stellungnahme der Stadtwerke Neustadt).

Es ist vorgesehen die Zwänge des Brandschutzes und der Lebensrettung im Rahmen der Sanierung zu optimieren.

Konzeptionelle Ansätze und Zielaussagen sind für eine Sanierungsrahmenplanung einschließlich der vom Fördergeber geforderten Maßnahmen-, Kosten-, und Finanzierungsübersicht unabdingbar und daher Gegenstand der Vorbereitenden Untersuchungen und Rahmenplanung.

## 7.5 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht unterteilt sich neben den unterschiedlichen Ausgaben- und Einnahmenpositionen in drei Realisierungsphasen: kurzfristig (innerhalb 5 Jahren), mittelfristig (innerhalb 10 Jahren) und langfristig (innerhalb 15 Jahren) umzusetzende Maßnahmen.

<b>A Ausgaben (einschl. Vermögenswerte)</b>				
<b>Kostengruppen</b>	<b>Gesamt Soll/€</b>	<b>kurzfristig Soll/€</b>	<b>mittelfristig Soll/€</b>	<b>langfristig Soll/€</b>
<b>1. <u>Vorbereitung der Gesamtmaßnahme</u></b>				
<b>1.1 Vorbereitung nach § 140 BauGB</b>	<b>70.000</b>	<b>70.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplanung "Weststadt / südliche Altstadt"	70.000	70.000		
	0			
<b>1.2 Sonstige Vorbereitungsmaßnahmen</b>	<b>138.000</b>	<b>93.000</b>	<b>45.000</b>	<b>0</b>
Erarbeitung/Aktualisierung Werbeanlagen- / Gestaltungssatzung	8.000	8.000		
Blockkonzept+Machbarkeitsstudie Lidl-Gelände	15.000		15.000	
Blockkonzept Demeta-Gelände	15.000	15.000		
10 Blockkonzepte zur Neuordnung privater Wohnumfelder	100.000	70.000	30.000	
	0			
<b>1.3 Städtebauliche Planung</b>	<b>288.981</b>	<b>96.327</b>	<b>96.327</b>	<b>96.327</b>
	0			
Honorar Sanierungsbeauftragter (Städtebauliche Beratung) (3%-Grenze Förderfähigkeit)	288.981	96.327	96.327	96.327
	0			
<b>1.4 Vergütung von Sanierungsträgern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>1.5 Vergütung von sonstigen Beauftragten/Beratern</b>	<b>288.981</b>	<b>96.327</b>	<b>96.327</b>	<b>96.327</b>
Honorar Sanierungsbeauftragter (Sanierungssteuerung) (3%-Grenze Förderfähigkeit)	288.981	96.327	96.327	96.327
Quartiersmanager?	0			
<b>AS1 Summe der Ausgaben der Vorbereitung</b>	<b>785.962</b>	<b>355.654</b>	<b>237.654</b>	<b>192.654</b>

Kostengruppen	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>2. Ordnungsmaßnahmen</b>				
<b>2.1 Vorbereitende Bodenordnung einschl. des Erwerbs von Grundstücken</b>	0	0	0	0
	0			
	0			
<b>2.2 Bodenordnung einschl. Grunderwerb</b>	40.000	0	8.000	32.000
Erwerb rückwärtige Grundstücksteile Amalienstraße/Bahngelände (erfolgt im Rahmen von GVFG)	0			
Erwerb rückwärtige Grundstücksteile Hauptstraße 17/19 (ca. 80 m <sup>2</sup> x 400,- €/m <sup>2</sup> )	32.000			32.000
Erwerb rückwärtige Grundstücksteile Speyerbach (ca. 20 m <sup>2</sup> x 400,- €/m <sup>2</sup> )	8.000		8.000	
	0			
<b>2.3 Umzug von Bewohnern und Betrieben</b>	0	0	0	0
	0			
	0			
<b>2.4 Freilegung von Grundstücken</b>	2.325.000	875.000	975.000	475.000
Abbruch Nebengebäude und Entsiegelung in Blockinnenbereichen (5 Nebengebäude pro Jahr/à 15.000,- €)	1.125.000	375.000	375.000	375.000
Abbruch rückwärtige Gebäudeteile zur <u>städtebaulichen</u> Neuordnung entlang der Neutrassierung B 39 (Amalien-/Talstraße), soweit nicht im Trassenverlauf selbst befindlich	1.000.000	500.000	500.000	
Abbruch Lidl-Gebäude (tw.)	100.000			100.000
Abbruch Demeta (tw.) ohne Altlasten	100.000		100.000	

Kostengruppen	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>2.5 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen</b>	<b>5.847.700</b>	<b>2.070.800</b>	<b>1.805.000</b>	<b>1.971.900</b>
Freiflächengestaltung Kohlplatz (3.500m² x 190 €/m²)	665.000	665.000		
Freiflächengestaltung TSG-Halle / Walter-Engelmann-Platz (3.000m² x 190 €/m²)	570.000	570.000		
Freiflächengestaltung Spielplatz bei der Marienkirche (320m² x 140 €/m²)	44.800	44.800		
Umgestaltung Pfarrgasse (750m² x 140 €/m²)	105.000	105.000		
Umgestaltung Hetzelstraße ( 2.000m² x 140 €/m²)	280.000	280.000		
Umgestaltung Jahnstraße (1.700m² x 140 €/m²)	238.000	238.000		
Umgestaltung Stangenbrunnengasse (1.200m² x 140 €/m²)	168.000	168.000		
Umgestaltung Schwesternstraße (1.300m² x 140 €/m²)	182.000		182.000	
Umgestaltung Hauptstraße (1.600m² x 190 €/m²)	304.000		304.000	
Umgestaltung Volksbadstraße (1.400m² x 140 €/m²)	196.000		196.000	
Umgestaltung Arndtstraße (1.300m² x 140 €/m²)	182.000		182.000	
Umgestaltung Gipserstraße (950m² x 140 €/m²)	133.000		133.000	
Herstellung Fußweg entlang Speyerbach (ca.100m x 800€/m)	80.000		80.000	
Umgestaltung Talstraße (9.100m² x 140 €/m²)	1.358.000		518.000	840.000
Umgestaltung Amalienstraße (3.700m² x 140 €/m²)	518.000		210.000	308.000
Freiflächengestaltung Hetzelanlage (3.300m² x 140 €/m²)	462.000			462.000
Umgestaltung Fußweg Ägyptenpfad (85m² x 140 €/m²)	11.900			11.900
Umgestaltung Landauer Straße (2.500m² x 140 €/m²)	350.000			350.000
	0			
<b>2.6 Sonstige Ordnungsmaßnahmen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
	0			
<b>2.7 Ordnungsmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen (§ 147 Satz 2 BauGB)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>AS2 Summe der Ausgaben der Ordnungsmaßnahmen</b>	<b>8.212.700</b>	<b>2.945.800</b>	<b>2.788.000</b>	<b>2.478.900</b>

Kostengruppen	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>3. Baumaßnahmen</b>				
<b>3.1 Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude</b>	<b>1.260.000</b>	<b>420.000</b>	<b>420.000</b>	<b>420.000</b>
Instandsetzung von Gebäuden mit erheblichen Mängeln (18 Stück à 30.000,- € Kostenerstattungsbetrag)	540.000	180.000	180.000	180.000
Instandsetzung von Gebäuden mit mittleren Mängeln (48 Stück à 15.000,- € Kostenerstattungsbetrag)	720.000	240.000	240.000	240.000
	0			
<b>3.2 Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäude</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>3.3 Neubebauung und Ersatzbauten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>3.4 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nutzungsergänzung TSG-Halle zu Bürgerzentrum	200.000	200.000		
	0			
<b>3.5 Verlagerung oder Änderung von Betrieben</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>3.6 Baumaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen (§ 148 Abs. 2 BauGB)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>3.7 Durchführung sonstiger Baumaßnahmen (§ 148 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>AS3 Summe der Ausgaben der Baumaßnahmen</b>	<b>1.460.000</b>	<b>620.000</b>	<b>420.000</b>	<b>420.000</b>

Kostengruppen	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>4. Sonstige Maßnahmen/Vermögenswerte</b>				
<b>4.1 Vor- und Zwischenfinanzierung</b>	<b>900.000</b>	<b>450.000</b>	<b>450.000</b>	<b>0</b>
Erwerb straßenseitige Grundstücksteile Amalienstraße (Ankaufwert: 6.000.000,-- € * 5% * 3 Jahre)	900.000	450.000	450.000	
	0			
<b>4.2 Kreditzinsen und Geldbeschaffungskosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>4.3 Abwicklung der Sanierung (Abschluss)</b>	<b>50.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50.000</b>
Durchführung der Erhebung von Ausgleichsbeträgen	50.000			50.000
	0			
<b>4.4 Vermögenswerte, Wertausgleich zu Gunsten der Gemeinde für bereitgestellte Grundstücke</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0			
	0			
<b>AS4 Summe der Ausgaben der sonstigen Maßnahmen/ Vermögenswerte</b>	<b>950.000</b>	<b>450.000</b>	<b>450.000</b>	<b>50.000</b>
<b>A Summe sämtlicher Ausgaben einschl. der Vermögenswerte (AS1 bis AS4)</b>	<b>11.408.662</b>	<b>4.371.454</b>	<b>3.895.654</b>	<b>3.141.554</b>

<b>E Einnahmen (einschl. Vermögenswerte)</b>				
Einnahmearten	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>1. Zweckgebundene Einnahmen</b>				
1.1 Erhebung von Ausgleichsbeträgen der Eigentümer (ohne Vorauszahlungen/Ablösungen) (ca. 5 ha à 30,--€/m <sup>2</sup> ) abzgl. Vorauszahlungen (1.2)	750.000	0	0	750.000
1.2 Vorauszahlungen auf die Ausgleichsbeträge (ca. 5 ha à 15,--€/m <sup>2</sup> )	750.000	250.000	250.000	250.000
1.3 Ablösung von Ausgleichsbeträgen (ca. 9 ha à 30,-- €/m <sup>2</sup> )	2.700.000	200.000	1.500.000	1.000.000
1.4 Erschließungsbeiträge, Ablösebeträge nach LBauO	0	0	0	0
	0			
	0			
1.5 Grundstückserlöse, Umlegungsüberschüsse, Zinsen aus Erbbaurechten	0	0	0	0
	0			
	0			
1.6 Rückflüsse aus Darlehen und Vorauszahlungen an Dritte	0	0	0	0
	0			
	0			
1.7 Ersetzung einer Vor- und Zwischenfinanzierung	0	0	0	0
	0			
	0			
1.8 Einnahmen aus der Bewirtschaftung des Sanierungsvermögens	0	0	0	0
	0			
	0			
1.9 Mittel Dritter zur Finanzierung von Einzelmaßnahmen	0	0	0	0
	0			
	0			
1.10 Zuwendungen öffentlicher Haushalte oder Dritter (z.B. GVFG/FAG/GA) einschl. Eigenanteil	0	0	0	0
	0			
	0			
<b>ES1 Summe der zweckgebundenen Einnahmen</b>	<b>4.200.000</b>	<b>450.000</b>	<b>1.750.000</b>	<b>2.000.000</b>

Einnahmearten	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>2. Sonstige Einnahmen/Vermögenswerte</b>				
2.1 Wertsteigerung bei gemeindeeigenen privat nutzbaren Grundstücken, die dem Ausgleichsbetrag entsprechen	0	0	0	0
	0			
	0			
2.2 Wertausgleich zu Lasten der Gemeinde für verbleibende Grundstücke	0	0	0	0
	0			
	0			
<b>ES2 Summe der sonstigen Einnahmen/Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>3. Städtebauförderungsmittel</b>				
3.1 Städtebauförderungsmittel (Eigenanteil) der Gemeinde (Annahme: 30%)	2.162.598	1.176.436	643.696	342.466
3.2 Städtebauförderungsmittel des Landes, einschl. der darin enthaltenen Bundesfinanzhilfen (Annahme: 70%)	5.046.064	2.745.018	1.501.958	799.088
3.3 Verfügbarer Rest Städtebauförderungsmittel (Eigenanteil) der Gemeinde				
3.4 Verfügbarer Rest Städtebauförderungsmittel des Landes, einschl. Bundesfinanzhilfen				
<b>ES3 Summe der Städtebauförderungsmittel</b>	<b>7.208.662</b>	<b>3.921.454</b>	<b>2.145.654</b>	<b>1.141.554</b>
<b>E Summe sämtlicher Einnahmen einschl. der Vermögenswerte (ES1 bis ES3)</b>	<b>11.408.662</b>	<b>4.371.454</b>	<b>3.895.654</b>	<b>3.141.554</b>

**Gegenüberstellung:**

	Gesamt Soll/€	kurzfristig Soll/€	mittelfristig Soll/€	langfristig Soll/€
<b>A Ausgaben (einschl. Vermögenswerte )</b>	<b>11.408.662</b>	<b>4.371.454</b>	<b>3.895.654</b>	<b>3.141.554</b>
<b>E Einnahmen (einschl. Vermögenswerte )</b>	<b>11.408.662</b>	<b>4.371.454</b>	<b>3.895.654</b>	<b>3.141.554</b>
<b>Überschuss (+) / Unterdeckung (-) Jahr</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Überschuss (+) / Unterdeckung (-) gesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



## 8 Literaturnachweis

Für die Vorbereitende Untersuchung wurde folgende Literatur verwendet:

### **Literatur, Stadtinterne Veröffentlichungen, Gutachten etc.**

- Prof. K. Schaechterle und H. Siebrand: Gesamtverkehrsplan Neustadt an der Weinstraße, Fortschreibung 2001, Ulm: 2002.
- Modus Consult Ulm GmbH: Verlegung bzw. Ausbau der B 39. Stadtdurchfahrt mit Unterführung Bahnhofplatz, Machbarkeitsstudie, Ulm: 2005.
- Cima Stadtmarketing GmbH: Stadtkonzeption Neustadt an der Weinstraße. Maßnahmenhandbuch, München: 2006.
- Nachtrieb & Weigel: Neustadt an der Weinstraße. Rahmenplan Innenstadt, Speyer: 2006.
- Stadt Neustadt an der Weinstraße et al.: Rahmenplanung „Neustrukturierung Bahnhofsumfeld“, 2007.
- Stadt Neustadt an der Weinstraße: Daten zur Stadtentwicklung, Loseblattsammlung, Stand: März 2007.
- Stadt Neustadt an der Weinstraße: Darum Neustadt. Zielkonzeption für Neustadt und seine Weindörfer, Stand: Dezember 2007.
- Prof. Dr. U. Meier-Gräwe und Dr. A. Sennlaub: Sozialbericht Neustadt an der Weinstraße für das Jahr 2007, Justus-Liebig-Universität Gießen, Gießen: 2008.

### **Planunterlagen**

- Digitalisierter Katasterplan des Untersuchungsgebietes
- Flächennutzungsplan
- Bebauungspläne
- Historische Stadtgrundrisse