



### 3.3.1. Rahmenplan Altstadt

Im Jahre 1979 beauftragte die Stadt Landau die Planungsgemeinschaft Rittmannsperger + Kleebank GmbH, Darmstadt, mit den vorbereitenden Untersuchungen zur Altstadtsanierung nach dem Städtebauförderungsgesetz. Im Rahmen der Untersuchungen wurden für den Bereich der Altstadt die städtebaulichen, strukturellen und sozialen Verhältnisse beurteilt. Die Analyse u.a. des Grundeigentums, der Baustruktur, der Freiflächen, des Verkehrs, der Nutzungen, der Wohnungsmängel sowie des Stadtbildes trug zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit und zur Einschätzung der Durchführbarkeit von Sanierungsmaßnahmen bei. Aus diesen Untersuchungen resultierten die Rahmenpläne „Stadtstruktur“, „Nutzung“ und „Verkehr“.

Die in den Rahmenplänen enthaltenen Zielaussagen waren nicht starr, sondern sollten und wurden in der darauffolgenden Zeit den sich ändernden Verhältnissen, Bedürfnissen und Entwicklungsvorstellungen angepasst. So wurde u.a. trotz der Umsetzung vieler verkehrsplanerischer Maßnahmen die Marktstraße, im Gegensatz zum damaligen Ziel, gänzlich vom motorisierten Verkehr ausgenommen (Ausnahme Lieferverkehr zu bestimmten Tageszeiten). Die Gesamtvorstellung, die Leitidee, wurde allerdings konsequent umgesetzt und soll auch in Zukunft dort, wo es sinnvoll und zielgerichtet erscheint, weiterhin verfolgt werden.

Die in den Abb. 17, Abb. 18, Abb. 19 dargestellten Ziele konnten trotz Förderung im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen bis heute nicht überall umgesetzt werden, besitzen z.T. aber bis heute Gültigkeit.



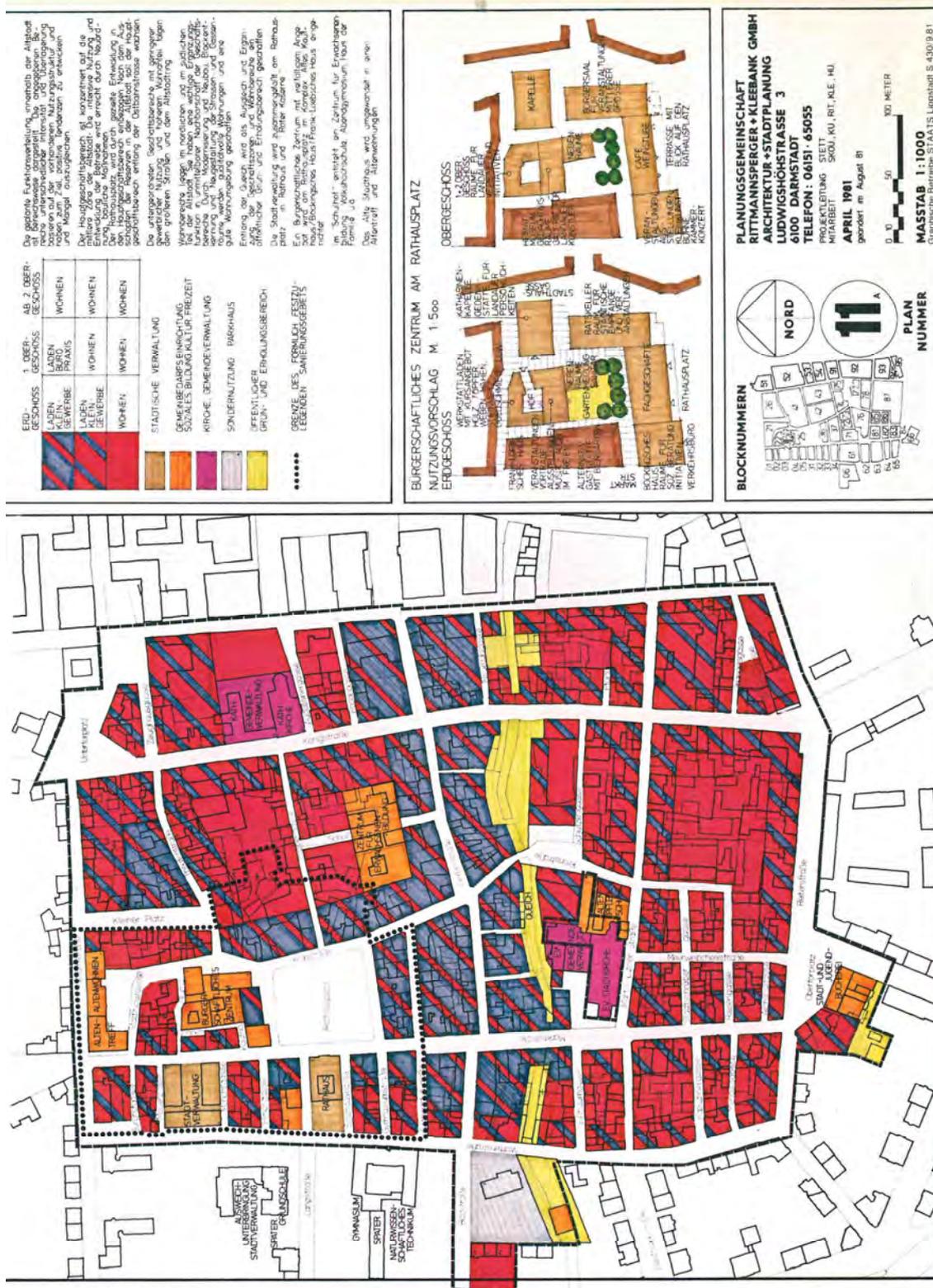
Abb. 17: Rahmenplan Altstadt Landau: Stadtstruktur



Quelle: Rittmansperger & Kleebank GmbH



Abb. 18: Rahmenplan Altstadt Landau: Nutzung



Quelle: Rittmansperger & Kleebank GmbH





Im Anschluss an die Erarbeitung des Rahmenplans fand eine gestufte Ausweisung von Sanierungsgebieten in der Innenstadt statt (siehe auch Abb. 16).

Die Ziele im **Sanierungsgebiet „Altstadt Landau Nord-West“**<sup>3</sup> waren:

- Die Funktionsfähigkeit als Versorgungszentrum soll erhalten und verbessert werden.
- Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bevölkerung sollen verbessert werden.
- Die vorhandene Mischung von Gewerbe und Wohnen soll erhalten werden, die Verdrängung des Wohnens soll verhindert werden.
- Die städtebaulichen Verhältnisse sollen verbessert und die Infrastruktur soll ergänzt werden. Dabei soll der historische Charakter der Altstadt erhalten bleiben.

Das Sanierungsgebiet „Altstadt Landau Nord-West“ wurde inzwischen aufgehoben, weil die zentralen Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen sind und z.T. kein Interesse der Eigentümer bestand.

Für das **Sanierungsgebiet „Altstadt Landau Nord-West“** und Erweiterung gelten folgende Zielsetzungen<sup>4</sup>:

#### Einzelhandel:

- Verbesserung der Versorgung der ansässigen Bevölkerung.
- Steigerung der Attraktivität der oberen Marktstraße als Einkaufs- und Versorgungsstandort (Einzelhandel, Dienstleistung).
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Angebots- und Versorgungszentren.
- Verhinderung der weiteren Ausbreitung peripherer Anbieter-Standorte als Voraussetzung der Konzentration und Sicherung des Einzelhandelsbesatzes im Zentrum bzw. im Sanierungsgebiet.
- Verbesserung der Standortbedingungen für den Einzelhandel und die Dienstleistungen durch Verbesserung der Erschließung (Parkierung, Andienung) und Sicherung angemessener Geschäftserweiterung.

#### Infrastruktur:

- Verbesserung und Ergänzung der wohnungsbezogenen Infrastruktur.

---

<sup>3</sup> Quelle: Rittmannsperger + Kleebank GmbH; S. 5

<sup>4</sup> Stadt Landau, Vorbereitende Untersuchung, Obere Marktstraße, S. 34



### Wohnnutzung:

- Stabilisierung und Verbesserung der innerstädtischen Wohnnutzung durch
- Verbesserung der Wohnverhältnisse (Belichtung, Freiflächen, Erschließung).
- Ergänzung der Wohnnutzung in frei werdender oder leer stehender Bausubstanz.
- Verbesserung der Wohnumgebungsqualität durch Aufwertung der Straßenräume und kleineren Platzflächen.
- Abwägung bei neuen Wohnstandortausweisungen in peripherer Lage im Hinblick auf die angestrebte Attraktivität des Stadtkerns als Wohnstandort.

Die Stadt Landau beabsichtigt die Aufhebung im Jahr 2015. Nach § 142 Abs. 3 BauGB soll die Laufzeit des Sanierungsgebietes 15 Jahre nicht überschreiten. Innerhalb dieses Zeitrahmens konnten im Zusammenhang mit den relevanten Akteuren viele Maßnahmen v.a. im öffentlichen Raum abgeschlossen werden. Dennoch besteht auch in Zukunft weiterhin Handlungsbedarf (siehe weiter unten im Kapitel). Daher strebt die Stadt Landau an, die bestehenden Defizite im Rahmen des Programms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren anzugehen.

Die städtebauliche **Sanierungsmaßnahme „Deutsches Tor“** soll zur Entwicklung der baulichen Struktur im Sanierungsgebiet bzgl. sozialer, hygienischer und wirtschaftlicher Erfordernisse beitragen, den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen Rechnung tragen, das historisch gewachsene Ortsbild aus dem Bestand heraus erhalten und behutsam weiter entwickeln und den Denkmalschutz einbeziehen. Ihre einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung liegt im öffentlichen Interesse. Die Ziele dieser Sanierungsmaßnahme sind mit Fertigstellung der Modernisierungs- und Instandsetzung des Deutschen Tores (voraussichtlich 2014) im Wesentlichen erreicht. Es ist davon auszugehen, dass das Sanierungsgebiet „Deutsches Tor“ im Jahr 2015 aufgehoben werden kann.

Die Betrachtung der Ergebnisse der im Rahmen der Altstadtsanierung nach dem Städtebauförderungsgesetz realisierten Ziele und Maßnahmen zeigt, dass insbesondere Maßnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt werden konnten. Hier ist die Stadt Eigentümerin und kann entsprechend frei(er) agieren. Erfolgreich waren bspw. Maßnahmen im Bereich „Verkehr“ oder Maßnahmen zur Aufwertung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bevölkerung durch Neugestaltung von Straßen- und Platzräumen (z.B. Fußgängerzone, Unter- und Obertorplatz, Rathausplatz). Auch auf den Erhalt und die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Versorgungszentrums wurde hingearbeitet. Erfolgreiche Maßnahmen sind beispielsweise die Entwicklung des Einzelhandelskonzeptes oder die Sanierung der Fußgängerzone.



Schwieriger stellte sich die Situation im Bereich der Sanierung privater Gebäude dar, da die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf die Privateigentümer begrenzt sind. In der Vergangenheit haben Anreizmittel in Form von Zuschüssen und steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten nur wenige Private zur Sanierung ihres Privatbesitzes motiviert. Im Bereich der Oberen Marktstraße beispielsweise hat sich das Problem der überalterten, renovierungsbedürftigen Gebäudesubstanz im Laufe der Jahre eher verschärft.

Die verstärkten Sanierungstätigkeiten der letzten Jahre sind bedingt durch die „Finanzkrise“. Insbesondere für finanzkräftige Investoren bieten Sanierungsobjekte wegen der Kombination aus Zuschüssen und steuerlichen Abschreibungen eine lukrative Geldanlage. Ein Beispiel stellen die sog. „Blockkonzepte“ für die Bereiche „Gymnasium-, Markt-, Kugelgarten-, Waffenstraße und „Kugelgarten-, Markt-, Bad- und Waffenstraße“ dar. Erst seit 2012 gibt es Bestrebungen von privaten Investoren, die beiden Blöcke wirtschaftlich besser auszunutzen und städtebaulich-architektonisch fortzuentwickeln.

Die Betrachtung der in der Vergangenheit beschlossenen und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Sanierungsgebiete zeigt deutlich die Grenzen des hoheitlichen Einwirkens auf die Tätigkeit Privater. Diese Erkenntnis ist bedeutend für die Ableitung des geeigneten Planungsinstrumentes zur Umsetzung des Innenstadtentwicklungskonzeptes im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (siehe Kapitel 8 und 9).

Dieses Ergebnis ist gleichsam relevant für die Überprüfung der damals festgelegten Ziele auf ihre heutige Gültigkeit und Realisierungswahrscheinlichkeit.

Die den **Einzelhandel** betreffenden zuvor genannten Zielsetzungen haben größtenteils weiterhin Gültigkeit. Die Funktionsfähigkeit des Zentralen Versorgungsbereichs soll durch die konsequente Anwendung des Einzelhandelskonzeptes erhalten und verbessert werden. Zielaussage des Einzelhandelskonzeptes ist auch, die Ansiedlung von Einzelhandelsstandorten „auf der grünen Wiese“ zu verhindern. Zu überprüfen ist die Zielsetzung für die obere Marktstraße. In der Vergangenheit ist es nicht gelungen, die hohe Fluktuation zu unterbinden. Im Rahmen der Innenstadtentwicklung sollen adäquate Lösungen erarbeitet werden, die neben dem Handel auch andere Nutzungen für diesen Altstadtbereich vorsehen.

Einen positiven Einfluss auf den Einzelhandel hatten und haben auch Maßnahmen im Bereich der Parkplatzsituation (Verkehr):

- Mit der Parkraumbewirtschaftung wird ein Dauerparken verhindert und damit das Kundenparken in räumlicher Nähe ermöglicht.



- Im Zuge der Neugestaltung der Bachgasse entfielen zwar 47 und durch die Umgestaltung des Untertorplatzes 8 öffentliche Stellplätze, jedoch wurden diese durch die Umgestaltung des Obertorplatzes und die Umstellung der Längsparkstreifen in der Xylander- und Reiterstraße (11 zusätzliche Stellplätze) sowie den Bau des Parkhauses „Am Großmarkt“ (115 öffentliche Stellplätze) mehr als kompensiert.
- Auch wenn der sog. „ÖPNV-Bonus“ die Parksituation nicht verbessert, so begünstigt dieser jedoch Geschäftszusammenlegung (s.u.). Insbesondere in der Altstadt ist es aufgrund der stadträumlichen Gegebenheiten oft unmöglich, den baurechtlich erforderlichen Stellplatznachweis zu erbringen. Aufgrund des guten ÖPNV-Angebotes in der Innenstadt kann der Stellplatzschlüssel reduziert werden, wodurch manche Bauvorhaben erst möglich werden.

Das Ziel „Erhalt und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Versorgungszentrums durch **wirtschaftliche Ausnutzung und gewerbliche Verdichtung** in Teilbereichen entsprechend dem Standortwert“ hat weiterhin Gültigkeit. Ziel ist es, eine Balance zwischen der prägenden Kleinteiligkeit der Altstadt und den Anforderungen des großflächigen Einzelhandels zu finden. Wie zuvor geschildert, hängt die Realisierung des Ziels in hohem Maße von der privaten Bautätigkeit ab. Die Stadt hat hier im Rahmen der Entwicklung eine steuernde (z.B. durch die Schaffung von Planrecht) und beratende Funktion.

Das Ziel „Aufwertung der **Wohn- und Arbeitsverhältnisse** für die Bevölkerung durch Modernisierung und Neubau von Gebäuden, Schaffen von attraktiven Wohnungen, Blockentkernung, Neugestaltung der Straßen- und Platzräume und des Queichlaufs“ hat zwar weiterhin seine Gültigkeit. Unter Berücksichtigung der zuvor geschilderten Ergebnisse wird sich die Stadt künftig jedoch auf die Maßnahmen im öffentlichen Raum und die Förderung von für die Altstadt besonders prägenden und bedeutenden Gebäuden konzentrieren.

Das Ziel „**Auffangen der Tendenz zur Funktionsentmischung**“ ist auf die heutigen Verhältnisse anzupassen und besitzt dann weiterhin Gültigkeit. Während es in den 1980er Jahren darum ging, die Verdrängung der Wohnnutzung durch Neuordnung und Intensivierung der Gewerbebereiche und gezielte Förderung der Wohnfunktion zu verhindern, ist heutiges Ziel, die nicht störenden gewerblichen Betriebe in der Innenstadt vor Verdrängung zu schützen, um auch das Arbeiten in der Innenstadt zu ermöglichen.



Für die Innenstadtentwicklung haben also folgende Ziele weiterhin ihre Gültigkeit:

- Erhalt und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Versorgungszentrums
- Aufwertung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bevölkerung
- Sicherung einer Funktions- und Nutzungsmischung in der Innenstadt

### 3.3.2. Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“

Im Frühjahr 2010 hat die Stadt Landau auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes das Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“ beschlossen. Das städtebauliche Entwicklungskonzept basiert auf einem über einen längeren Zeitraum hinweg durchgeführten „Werkstatt-Prozess“ im Rahmen des Wettbewerbes „Werkstatt-Innenstadt“, bei dem zunächst ein „Rahmenplan Östliche Innenstadt“ und daraus abgeleitet ein Städtebauliches Entwicklungskonzept entwickelt wurde (siehe **Abb. 20**).



### 3.3.4. Verkehrskonzept Innenstadt Landau

Bereits zu Beginn der 1990er Jahre hat die Stadt Landau ein Verkehrskonzept für die Innenstadt in Auftrag gegeben, das eine flächendeckende Verkehrsberuhigung bei Verbesserung der Wohnumfeldqualität und der Straßenraumgestaltung, sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten hatte. Ein Jahr zuvor wurde ebenfalls durch das Büro Retzko+Topp, Darmstadt ein Konzept für das Hauptstraßennetz (Tempo 30-Zonen) erstellt. Beide Konzepte prägen nachhaltig die verkehrliche Entwicklung in Landau (nicht nur in der Innenstadt). Das Verkehrskonzept formulierte folgende Ziele (Retzko+Topp, 1991 S. 56):

- Wichtige Radwegbeziehungen sind auszubauen.
- Für Fußgänger sind insbesondere an Hauptstraßen sichere Querungsstellen bereit zu halten.
- Die Innenstadt ist aufgrund der hohen Empfindlichkeiten und der Kfz-Verkehrsbelastungen flächendeckend verkehrszuberuhigen.
- Der verfügbare Parkraum ist konsequent zu bewirtschaften, Parkieranlagen sind über den Stadtring mittels Wegweisung umfeldverträglich anzufahren.
- Schleichverkehre im Altstadtring sind zu vermeiden, die Durchlässigkeit der Altstadt für Kfz-Verkehr ist insgesamt zu reduzieren.
- Der ÖV ist zu attraktivieren.

Viele der auf den Zielen aufbauenden Maßnahmen wurden in den letzten Jahrzehnten umgesetzt und haben zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beigetragen. Eine bedeutende Maßnahme war die Verteilung der Quell-, Ziel- und Binnenverkehre der Landauer Innenstadt auf den Stadtring. Der sog. Altstadtring wurde „aufgebrochen“, die Schleifen des Altstadtrings wurden an den Stadtring angebunden. Die Königstraße (Abschnitt Martin-Luther-Straße/ Zeughausgasse) wurde entsprechend ihrer Randnutzung zwar nicht in eine Fußgängerzone, so aber in eine Tempo-30-Zone umgewandelt. Auch weitere innerstädtische Straßen wurden verkehrszuberuhigt. An das Ziel der erhöhten Verkehrssicherheit knüpfen auch Maßnahmen an wie „Lückenschluss fehlender Gehwege (Weißquartierstraße, Südring-Westring)“, „Verbreiterung der Gehwegflächen im Westring“, „Fußgängerfreundliche Entwicklung der Achse Innenstadt-Ostbahnstraße-Hauptbahnhof-Landau-Queichheim“. Eine Maßnahme, die mit der Neugestaltung der Bachgasse begonnen wurde, jedoch noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnte, ist die Schaffung eines attraktiven Fußweges entlang der Queich im Bereich der Innenstadt „Queichweg“ (vgl. Retzko+Topp, 1991 S. 56ff).



Eine wichtige Grundlage schuf das Verkehrskonzept auch im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Die Mehrzahl der Maßnahmen ist bereits umgesetzt:

- Zunahme der Parkraumrestriktionen mit wachsender Innenstadtnähe;
- Innerhalb der Altstadt nahezu ausschließlich Anwohnerparken;
- Beseitigung der kostenfreien Parkscheibenregelung in Zone A+B;
- Auf und innerhalb des Nord-/West-Süd- und Ostrings generell kein kostenloses Parken für Beschäftigte und Besucher;
- Für Beschäftigte werden entgegen des Konzeptes keine kostenfreien Parkstände auf Parkplätzen in peripherer Lage zur Innenstadt (z.B. Messplatz, Geländeankauf am Westbahnhof) angeboten, jedoch kostenpflichtige dauervermietete Parkstände (z.B. im neu zu bauenden Parkhaus am Großmarkt);
- Besucherparkstände sind als Kurzzeitparkstände im Citybereich grundsätzlich gebührenpflichtig;
- Die Auflassung der Stellplätze am Unter- und Obertorplatz (Neugestaltung/ Neuordnung des Platzes). Durch die Neugestaltung der Bachgasse sind 47 und des Untertorplatzes 8 öffentliche Parkplätze entfallen. Am Obertorplatz wurden durch die Umgestaltung und die Umstellung der Längsparkstreifen in der Xylinder- und Reiterstraße 11 Stellplätze zusätzlich geschaffen. Alle drei Stadtbereiche haben durch die Umgestaltung eine enorme Aufwertung erfahren.
- Bau eines Parkhauses am Großmarkt.

Nicht umgesetzt sind:

- Die Auflassung des kleinen Langzeitparkplatzes Ecke Reiterstraße/ Weißquartierstraße (Baulücke) ist derzeit in Diskussion;
- Bau einer Tiefgarage unter dem Weißquartierplatz, um das Parkraumangebot im Innenstadtbereich zu erhalten.

Im besagten Konzept wurden zudem Aussagen zum bis dato existierenden Radwegenetz getroffen. Empfohlen wurde insbesondere die vorhandenen, zum Teil gut ausgebauten Radwege zu einem geschlossenen Radwegenetz auszubauen. Im Jahr 2008 hat die Stadt Landau ein „Radwege ! Konzept“ beschlossen. Die Konsequente Umsetzung dieses Konzeptes bleibt auch weiterhin Ziel und Aufgabe der Stadt Landau.

Herstellung eines geschlossenen Radwegenetzes



Neben Aussagen zum übergeordneten Radwegenetz und dem Anschluss an vorhandene regionale Radwegenetze, wurde explizit die Querung der Innenstadt in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung festgelegt. Ziel des gesamten Konzeptes ist es, vor dem Hintergrund des Klimawandels und steigender Energie- und Mobilitätskosten, den Radverkehrsanteil innerhalb der Stadt Landau zu erhöhen (auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs) und somit zusätzlich zur Attraktivität der Gesamtstadt beizutragen. Erste Maßnahmen wurden in den vergangenen zwei Jahren umgesetzt, zu denen im Bereich der Innenstadt der Umbau des Ostrings, die zahlenmäßige Erweiterung der Abstellanlagen, sowie die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr gehören.

### 3.4. Zwischenfazit

Die beschriebenen Konzepte sind Reaktionen auf die sich kontinuierlich wandelnden Rahmenbedingungen. Sie verdeutlichen, dass die Stadt Landau mit der Erarbeitung und Umsetzung der für die jeweilige Aufgabenstellung entsprechenden Handlungskonzepte auf die jeweiligen Herausforderungen steuernd eingewirkt hat. Wenn auch nicht alle, so sind doch viele der Maßnahmen realisiert worden und die Inhalte der Konzepte haben teilweise weiterhin ihre Gültigkeit und Berechtigung.

Gleichzeitig ergeben sich aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen neue Handlungsbedarfe. Ein räumliches Handlungsfeld stellt die Landauer Innenstadt dar. Der Prozess wurde mit dem Stadtumbaukonzept „Östliche Innenstadt“ begonnen und soll nun für die gesamte Innenstadt komplettiert werden.

Ein Konzept für die Gesamtstadt ist mittelfristig im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes anvisiert.

## 4. Aktuelle Herausforderungen für die Stadt Landau

Im Folgenden werden die derzeit bei der Stadtentwicklung zu berücksichtigen Herausforderungen und Entwicklungen in den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft, Wohnungsmarkt und Umwelt dargelegt. Sie sind relevant für die Herleitung des aktuellen Handlungsbedarfs im Bereich der Landauer Innenstadt.

### 4.1. Attestierte wirtschaftliche Zukunftschancen

Die Ergebnisse der PROGNOSE-Studie<sup>5</sup> „Zukunftsatlas 2010“, veröffentlicht im deutschen Handelsblatt, attestieren der Stadt Landau im gesamtdeutschen Vergleich (412 Kreise

---

<sup>5</sup> Die Prognose AG berät seit 1959 Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Der „Zukunftsatlas 2010 – Deutschlands Regionen im Zukunftswettbewerb“ gibt Auskunft über die Zukunftschancen der 412 Kreise und

**Handlungsbedarf:**

- Bedarf an Daten zur Ermittlung von kleinräumigen Segregationstendenzen.
- Bedarf an Konzepten, die Lösungen für die durch den steigenden Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund entstehenden veränderten/ ergänzenden Anforderungen an Wohnformen, das Wohnumfeld, das Sozial- und Bildungssystem oder den Arbeitsmarkt.

### 4.3. Wohnungsmarkt

In den letzten 24 Jahren (1987 bis 2011) stieg in Landau die Zahl der Wohngebäude von 8.029 um 1.954 auf 9.983 (+24%). Die Anzahl der Wohnungen stieg von 15.348 um 5.494 auf 20.842 (+ 36%). Im gleichen Zeitraum stieg die Anzahl der Einwohner von 36.135 um 21,6 % auf 43.957.

Unter den kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz liegt der Anteil der Einfamilienhäuser am Wohngebäudebestand in Landau mit 65,8 % am höchsten. Dies ist durch die vergleichsweise geringe Größe der Stadt mit ihren acht eher ländlich geprägten Ortsteilen zu erklären. Gleichzeitig ist die Anzahl an Wohnungen mit 483 Wohnungen je 1000 Einwohner im landesvergleich am niedrigsten, wobei der Maximalwert bei 624 (Pirmasens) und der Durchschnittswert bei 523 liegen.

In den letzten Jahren ist zudem eine Tendenz der Reurbanisierung erkennbar. Seit 2004 ist die Zahl der Baugenehmigungen zwar annähernd gleich geblieben, jedoch hat sich die Bausumme von 2011 bis 2012 aufgrund der Zunahme von Großprojekten um ca. 86 % (von 60,0 Mio. Euro auf 111,7 Mio. Euro) erhöht.

Dies lässt sich beispielsweise mit der Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte erklären. Die Zusammensetzung der Haushalte in Rheinland-Pfalz hat sich zwischen 2001 und 2011 deutlich verändert. Die Anzahl der Einpersonenhaushalte ist in diesem Zeitraum um 8,3 % und die der Zweipersonenhaushalte um mehr als 13 % im Land gestiegen. Im Jahr 2011 lebten in 35 % der Privathaushalte in RLP nur eine Person und in 36,5 % zwei Personen. Berücksichtigt man alle Wohnadressen in Landau (Kernstadt inkl. Ortsteile), so sind ca. 40,4 % mit ein oder zwei Personen bewohnt. Im Durchschnitt kommen auf einen Einwohner in Landau 45,8 m<sup>2</sup> Wohnfläche.

Zudem ist ein Trend erkennbar, dass eine zunehmende Anzahl an Paaren mit erwachsenen Kindern, die im Dorf leb(t)en, ihre Häuser veräußern und vorzugsweise in eine Eigentumswohnung in der Innenstadt ziehen. Argumente, die dafür sprechen sind bspw. eine geringere zu unterhaltende Wohn- und Gartenfläche oder eine fußläufig erreichbare Infrastruktur.



Gleichzeitig ist seit Jahren der Ruf aus den Stadtdörfern nach neuen Einfamilienhausgebieten groß. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Alterung ganzer Einfamilienhausgebiete in naher Zukunft hier potenziell Einfamilienhäuser frei werden. Die Ausweisung von Neubaugebieten am Ortsrand birgt die Gefahr, dass in der Ortsmitte der Leerstand zunimmt und mittel- bis langfristig erhöhte Infrastrukturkosten auf die Kommunen zukommen.

#### **Handlungsbedarf:**

Bedarf an:

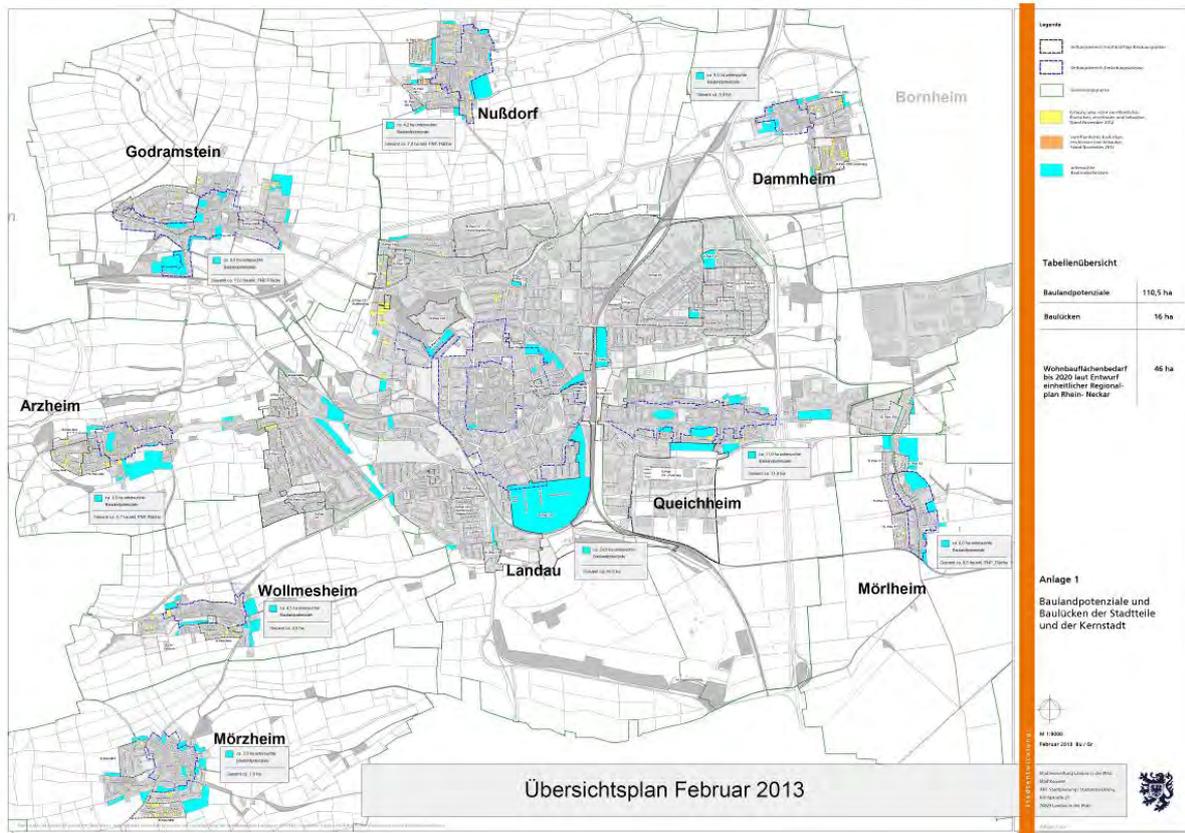
- Innerstädtischem Wohnen
- Wohnungen für ein bis zwei Personen
- Einfamilienhäusern auf dem Land
- Aufwertung und Nachnutzung des z.T. leer stehenden Wohnbestandes in den Dorfkernen und damit Wiederbelebung der Ortsmitte.

#### **Baulandstrategie**

Als Reaktion auf diese Bedürfnisse unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer nachhaltigen Siedlungsflächenentwicklung hat der Stadtrat im Juni 2013 eine Baulandstrategie verabschiedet.



Abb. 26: Baulandpotenziale und Baulücken der Stadtteile und der Kernstadt



Quelle: Stadtbauamt Landau

Hiernach verfügt die Stadt über insgesamt ca. 110,5 ha Baulandpotenziale sowie ca. 16 ha Baulücken. Die Regionalplanung weist Landau einen Bedarf an Wohnbauflächen bis 2020 von 46 ha zu. Aus der stadtweiten Untersuchung gehen ca. 59 ha untersuchte Innenentwicklungspotenziale hervor. Davon befinden sich ca. 16 ha Innenentwicklungsflächen in den Stadtteilen und ca. 43 ha stehen in der Kernstadt zur Verfügung, die nach Bedarf aktiviert werden können.

Der Fokus der Baulandentwicklung richtet sich in der Kernstadt auf die Fortführung und den Abschluss der Konversionsmaßnahmen, die die Stadt Landau seit Jahren erfolgreich betreibt. Eine weitere Aktivierung von großflächigen Wohnbaumöglichkeiten im Außenbereich und somit eine Konkurrenz für die Konversion wird bis zum Abschluss der Entwicklung des „Wohnpark Am Ebenberg“ nicht weiter verfolgt. Vorhaben nach § 34 BauGB (sog. Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) sind davon nicht betroffen und ergänzen die Siedlungsentwicklung in der Kernstadt punktuell.

In den jeweiligen Stadtteilen hat die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale oberste Priorität. Auf Grund der häufig sehr komplexen Eigentümersituation und den damit verbundenen sehr unterschiedlichen Nutzungs- und Entwicklungsvorstellungen



ist in den meisten Fällen keine kurzfristige Aktivierung von Bau- bzw. Nachverdichtungsmöglichkeiten gegeben. Unter diesem Aspekt und insbesondere auch unter Berücksichtigung der langfristig angelegten Entwicklungsstrategie, sollen - gleichberechtigt zur Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen in den Ortsteilen - auch Arrondierungspotenziale prioritär entwickelt werden. Dies soll aber nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich sein.

Anders als bei den Innenentwicklungspotenzialen sollte eine Entwicklung von Arrondierungspotenzialen nur erfolgen, wenn die Grundstückseigentümer einem Verkauf an die Stadt zustimmen. Die Stadt Landau entwickelt dann die Flächen (Schaffung von Baurecht, Herstellung der Erschließung etc.) und vermarktet bzw. verkauft die neuen Baugrundstücke mit Bauverpflichtung innerhalb von fünf Jahren. Damit wird vermieden, dass eine klassische Angebotsplanung erfolgt und die tatsächliche bauliche Umsetzung von Gebäuden und die damit verbundene Schaffung von Wohnraum zeitnah gewährleistet ist.

#### **Handlungsbedarf:**

Bedarf an:

- einer flächenschonenden Siedlungsentwicklung
- unterschiedlichen Wohnzuschnitten.
- einer Nutzungsmischung in der Innenstadt und den Dorfkernen

#### **Bezahlbarer Wohnraum**

Die Versorgung mit ausreichendem, qualitativ gutem und bezahlbarem Wohnraum ist eine wichtige Voraussetzung für die Lebensqualität.

Laut einer Untersuchung des Pestel-Instituts aus dem Jahr 2012 hat die Stadt Landau jedoch ein Defizit an sozialem bzw. bezahlbarem Wohnraum. Gemäß dieser Studie haben derzeit 3050 Haushalte in Landau einen Anspruch auf eine Sozialmietwohnung. Die Studie kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass in Landau 7% der Einwohner einen Bedarf an einer subventionierten Wohnung haben.

Die aktuelle Auswertung der Sozialräume und statistischen Meldungen ergab, dass einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen schwerpunktmäßig in der Innenstadt, der Südstadt (West und Ost), der Birnbachsiedlung und dem Horst leben. Die Relevanz deckt sich mit den Anteilen von Menschen, die staatliche Hilfeleistungen empfangen.

Ursachen für das Defizit an sozialem Wohnraum sind u.a.:

- Es fallen immer mehr Wohnungen aus der Mietpreisbindung heraus.
- Viele Wohnungsunternehmen und auch Städte haben den Bestand an Sozialwohnungen privatisiert/ veräußert. In Landau gibt es keine städtische



Wohnungsbaugesellschaft, die selbst aktiv auf dem Wohnungsmarkt agieren kann.

- Es werden wenig neue Sozialwohnungen mit Preis- oder Belegungsbindung auf den Markt gebracht.
- Die Finanzkrise (Sicherung des Kapitals durch Investitionen im Immobiliensektor) und die Tendenz zur Reurbanisierung erhöhen den Druck auf dem Wohnungsmarkt.
- Steigende Baukosten bei gleichzeitig hohem Schuldenstand vieler Kommunen erschweren den Neubau von preisgünstigen Wohnungen.

#### Handlungsbedarf:

- Bedarf an Daten über den genauen Bedarf an bezahlbarem Wohnraum.
- Bedarf an Flächen und Gebäuden in Lagen mit einer guten Nahversorgung und Infrastruktur.
- Bedarf, die bezahlbaren Wohnungsangebote sensibel in den
- Stadtkörper einzupflegen, um Segregationstendenzen entgegenzuwirken.
- Ermittlung geeigneter Umsetzungsinstrumente.

Die Stadt Landau prüft derzeit die Erstellung eines Wohnraumversorgungskonzeptes, um auf dieser Grundlage sowohl räumlich als auch inhaltlich zielgerichtet Steuerungsinstrumente einsetzen zu können.

#### 4.4. Klimawandel

Seit einigen Jahrzehnten verändert sich das Klima. Klimaschwankungen sind zunächst ein natürliches Phänomen. Jedoch wurde und wird dieser Wandel des Klimas aufgrund von menschlichen Einflüssen beschleunigt. Nach Aussagen von Greenpeace<sup>10</sup> ist weltweit die Durchschnittstemperatur in den letzten 100 Jahren um etwa 0,74 Grad Celsius gestiegen. Ursache für die globale Erwärmung sind bspw. die Verbrennung von Kohle, Gas und Öl, die Abholzung von Wäldern oder die Massentierhaltung.

Die Auswirkungen des Klimawandels sind regional unterschiedlich. In einigen Regionen führt es zur Ausdehnung der Wüsten, in anderen zur Erhöhung des Niederschlags und der Hochwassergefahr.

---

<sup>10</sup> <http://www.greenpeace.de/themen/klima/klimawandel/>

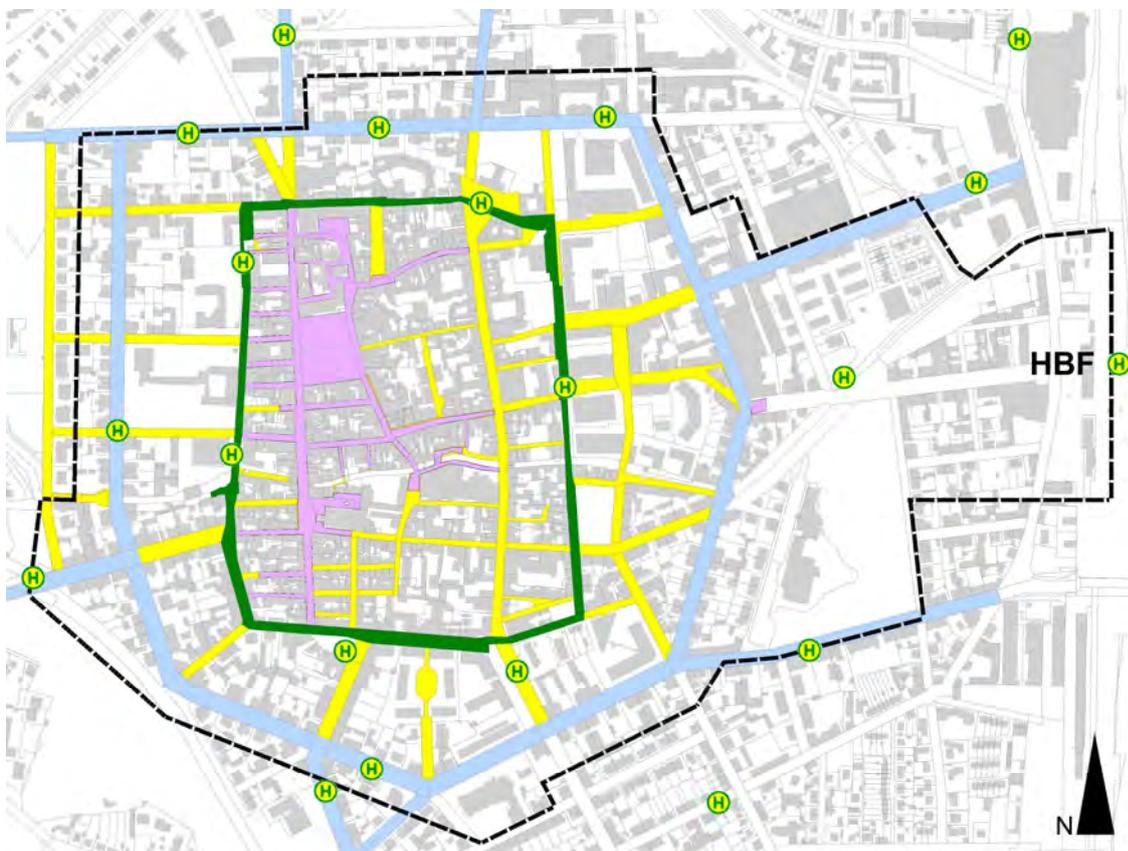


## 5.5. Handlungsfeld Verkehr

Die Landauer Innenstadt verfügt über ein klar ablesbares Straßennetz, das geprägt ist durch zwei Ringe: den sog. Innenstadtring und den Altstadtring. Die Straßen des Innenstadtringes (Nordring, Ostring, Marienring, Südring, Westring) dienen als Hauptverkehrsstraßen, die die Verkehrsabwicklung innerhalb der Innenstadt regulieren. „Gespeist“ über die strahlenförmig angeordneten Hauptverkehrsachsen, übernimmt der Innenstadtring einerseits die Funktion eines Verteilers – auf die verkehrsberuhigten Geschäfts- und Wohnbereiche (Abb. 39, gelb) – andererseits entlastet er diese Bereiche vom Durchgangsverkehr.

Der Altstadtring, umgrenzt von der Kram-, Weißquartier-, Reiter- und Waffenstraße, (Abb. 39, grün) hingegen übernimmt die Funktion der Erschließung des Hauptgeschäftsbereiches und verteilt die Besucher auf die angrenzenden Parkflächen sowie den Lieferverkehr auf die Lieferzonen und die Bewohner der Altstadt auf ihre Wohnquartiere. Folglich spielt der Altstadtring eine wichtige Rolle bei der Vermeidung von Parksuchverkehr und trägt somit zu einer Verkehrsentslastung bei.

Abb. 39: Verkehrsnetz/ -system der Landauer Innenstadt



Quelle: Stadtbauamt Landau



Zur Steigerung der Attraktivität der Landauer Innenstadt gilt es, den Verkehr zu reduzieren und die Besucher der Innenstadt auf die vorhandenen Parkplätze zu lenken.

**Handlungsbedarf:**

- Beschränkung des Verkehrs auf dem Altstadtring (Ziel- und Quellverkehr)
- Installierung eines Parkleitsystems

Die Hauptachsen für den Fußgängerverkehr bilden die autofreien Straßen der Fußgängerzone (Abb. 39, lila), die Königstraße (in Nord-Süd-Richtung parallelverlaufende Straße östlich zur Fußgängerzone), sowie die Ostbahnstraße von der Fußgängerzone bis zum Hauptbahnhof im Osten. Mängel gibt es insbesondere im Bereich der Königstraße, deutlich zu schmale Gehsteige; „Stolpersteine“ innerhalb der Pflasterung, Engstellen aufgrund von „Übermöblierung“ und engen Verhältnissen. Die Ostbahnstraße wurde über weite Strecken im Rahmen des Stadtumbaus „Östliche Innenstadt“ aufgewertet. Darüber hinaus bestehen deutliche Mängel in der Martin-Luther-Straße, wobei hier der sehr schmale Straßenraum nicht nur zu Problemen für die Fußgänger, sondern auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Radverkehr führt.

**Handlungsbedarf:**

Bedarf an der Sanierung der Ostbahn-, König- und Badstraße als hochfrequentierte Straßen des Stadtzentrums.

Das „Radwege ! Konzept“ der Stadt sieht im Bereich der (Innen-)Stadt eine Stärkung des Radverkehrs vor. Maßnahmen, die im Bereich der Innenstadt seit Beschluss des Konzeptes bereits umgesetzt wurden:

- Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr – Ausnahme bilden die Gerber- und die Kronstraße (sehr eng, hohe Passantefrequenz)
- die Erhöhung der Zahl der Abstellanlagen
- zum Teil die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer.

Letzteres wurde zum einen beim Umbau des Ostringes durch die Anlage eines baulich abgetrennten Radfahrstreifens erreicht, zum anderen wird der Radverkehr nach Umbau der Ostbahnstraße (Tempo 30) gleichberechtigt mit dem MIV im Straßenraum geführt, was die Sicherheit deutlich erhöht.

Eine Maßnahme, die bislang noch nicht umgesetzt werden konnte, ist die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, um die Querbarkeit der Innenstadt (Nord-Süd und Ost-West) zu ermöglichen und somit die durch Umwege



entstehenden Widerstände zur Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel zu minimieren. Diese Maßnahme ist im Falle der Königstraße und der Martin-Luther-Straße nur im Rahmen von Straßenumbaumaßnahmen möglich und kann daher erst als Teil einer Gesamtmaßnahme konkret diskutiert werden.

#### **Handlungsbedarf:**

Lückenschlüsse im Radwegenetz.

Durch die Neugestaltung der Bachgasse sind zwar 47 und durch die Umgestaltung des Untertorplatzes 8 öffentliche Parkplätze entfallen, jedoch konnten diese im Zuge der Umgestaltung in der Xylander- und Reiterstraße (11 zusätzliche öffentliche Stellplätze) sowie dem Bau des Parkhauses „Am Großmarkt“ (115 öffentliche Stellplätze) kompensiert werden. Bedingt durch diese Maßnahmen sowie die Steuerung der Parksuchverkehre durch die Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes kann die heutige Parkplatzsituation in der Innenstadt als gut eingestuft werden.

Mit 3.200 Parkplätzen ist die Landauer Innenstadt bei derzeit ca. 47.500 m<sup>2</sup> Handelsfläche insgesamt sehr gut ausgestattet. Ein Parkplatz pro 15 m<sup>2</sup> Handelsfläche ist ein Wert, der rund 30 % höher liegt als bei heute geplanten und gebauten Einkaufszentren (20 m<sup>2</sup> Handelsfläche pro Stellplatz). Vergleicht man die Situation in Landau weiter mit einem Einkaufszentrum, bestehen räumliche Unterschiede hinsichtlich der Lage der größten Parkplätze. Entlang der Waffensstraße ist der Parkplatzbedarf sicherlich höher als das Angebot. Entscheidend sind bei der Bewertung dieser Situation Antworten auf folgende Fragen:

- Wie viel Laufstrecke zwischen Parkplatz und Zielort ist zumutbar?
- Kann an Orten, wo Bedarf besteht, das Parkplatzangebot ausgeweitet werden?
- Wie sind zusätzliche Parkplätze zu finanzieren?
- Sind Parkraumbewirtschaftungsformen Alternativen zu einer Ausweitung des Angebotes?
- Wie entwickelt sich in Zukunft das Mobilitäts- und Einkaufsverhalten der Menschen und haben diese Auswirkungen auf den Parkplatzbedarf?

Derzeit in Umsetzung ist ein Parkleitsystem für die Innenstadt. Außerdem soll durch eine weitergehende Parkraumuntersuchung ermittelt werden, ob es Teilbereiche mit konkreten Handlungsbedarf in der Innenstadt gibt und inwieweit die weiteren Nutzungen in der Innenstadt (außer dem Handel) Veränderungen an der Parkraumversorgung erforderlich machen.