



Schlachthof / Parzelle 5a



Ostpark



Baubetriebsamt



Hauptbahnhof



Hafermagazin



Am Großmarkt



Ostbahnstraße



## INHALT

### EINFÜHRUNG

1	EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG.....	1
---	---------------------------------	---

### BESTANDSAUFNAHME

2	DIE STADT LANDAU.....	3
2.1	LAGE UND GESCHICHTE .....	3
2.2	HEUTIGE SITUATION UND PROGNOTIZIERTE ENTWICKLUNG.....	4
3	STADTENTWICKLUNGSSTRATEGIE .....	8
3.1	ÜBERGEORDNETE STRATEGIE .....	8
3.2	KONVERSION.....	8
3.3	INNENSTADTENTWICKLUNG.....	12
4	DIE ÖSTLICHE INNENSTADT.....	14
4.1	ABGRENZUNG DES PLANGEBIETS UND SEINE CHARAKTERISTIKA.....	14
4.2	STÄRKEN / SCHWÄCHEN .....	16

### ZIELE UND MAßNAHMEN DES STADTUMBAUS

5	ZIELSETZUNG.....	22
6	BISHERIGER PROZESS .....	23
7	STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT.....	27
7.1	GESAMTKONZEPT .....	27
7.2	PROJEKTBAUSTEINE.....	28
7.2.1	OSTBAHNSTRASSE .....	28
7.2.2	HAUPTBAHNHOF .....	30
7.2.3	BAUBETRIEBSAMT.....	32
7.2.4	SCHLACHTHOF / PARZELLE 5A .....	33
7.2.5	OSTRING-CENTER.....	35
7.2.6	OSTRING.....	37
7.2.7	AM GROßMARKT.....	38
7.2.8	HAFERMAGAZIN .....	39
7.2.9	DEUTSCHES TOR .....	40
8	ABGRENZUNG DES STADTUMBAUGEBIETES.....	42

### SCHLUSSTEIL

9	FAZIT UND WEITERES VORGEHEN .....	43
---	-----------------------------------	----



## 1 Einleitung und Zielsetzung

Mit dem Europarechtsanpassungsgesetz EAG Bau 2004 wurden neue Vorschriften zur Stadterneuerung im besonderen Städtebaurecht eingeführt – der Stadtumbau gemäß § 171 a-d BauGB. Diese neue Strategie der Stadtentwicklung bzw. des Städtebaus ist als Reaktion auf den wirtschaftlichen und demografischen Wandel und deren städtebaulichen Folgen zu verstehen. Waren die 1990er Jahre, zumindest in Westdeutschland, noch von einem Wachstumsgedanken geprägt, wurden u.a. aufgrund der Erkenntnisse in Ostdeutschland, dem für Gesamtdeutschland festgestellten zukünftigen Bevölkerungsrückgang und der zunehmenden Strukturkrise vieler Städte und Regionen neue Herausforderungen in der Stadtentwicklung erkannt. Obwohl die Ausgangssituation und Gegebenheiten vor Ort in Ost- und Westdeutschland zum Teil sogar starke Unterschiede aufweisen sind die Herausforderungen an den Stadtumbau in beiden Teilen Deutschlands, auch wenn im Detail unterschiedlich ausgeprägt, im Wesentlichen die selben: Schrumpfung; Überangebot baulicher Anlagen; Kooperation mit Eigentümern; städtebauliche Missstände wie z.B. Industrie-, Gewerbe- und Militärbrachen, Wohnungsleerstände sowie vernachlässigte öffentliche Infrastruktur wie Plätze, Schulen oder andere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Darüber hinaus stellen Faktoren wie beschleunigte demografische Prozesse, Konzentration benachteiligter Bevölkerungsgruppen, Abnahme der Versorgungszentralität, Anpassung öffentlicher Strukturangebote sowie geringe Finanzkraft und Imagedefizite enorme Herausforderungen für Kommunen und Stadtquartiere in Schrumpfungsprozessen dar<sup>1</sup>. Ziel des Stadtumbau ist es daher, in solchen von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten, eine nachhaltige städtebauliche Struktur (wieder)herzustellen bzw. bei Erkennen negativer Entwicklungen jene zu vermeiden.

Der vorliegende Bericht versteht sich als Ergebnis einer gemeinsamen interaktiven Arbeit an der Ideenfindung, Konzeptentwicklung und Identifikation von Umsetzungsvorschlägen für den Stadtumbau „Östliche Innenstadt“ unter Berücksichtigung der gesamträumlichen Stadtentwicklungsstrategie der Stadt Landau in der Pfalz. Dabei werden zwei aufeinander aufbauende Ziele verfolgt.



Erstes Ziel ist es die Ausgangssituation und die Rahmenbedingungen sowie die zentralen Aussagen für die integrierte städtebauliche Entwicklung darzulegen und Maßnahmen wie den geplanten Stadtumbau zu begründen. Das zweite Ziel ist es den heute noch teilweise funktional und gestalterisch defizitären östlichen Innenstadtbereich zwischen Hauptgeschäftszentrum und Hauptbahnhof zum erlebbaren und gestalteten Stadtraum mit eigener Identität zu entwickeln.

Hierzu wird zunächst die Stadt Landau in der Pfalz kurz vorgestellt und ihre prognostizierte zukünftige Entwicklung dargestellt. Anschließend folgt eine kurze Auseinandersetzung mit dem von der Stadt verfolgten Leitbild der Stadtentwicklung. Mit der Vorstellung der übergeordneten Stadtentwicklungsstrategie sowie der verfolgten Konversions- und Innenstadtentwicklungsstrategie soll der Bogen zur östlichen Innenstadt – dem geplanten Stadtumbaugebiet – geschlagen werden. Auf diese Weise wird die integrative Strategie des Stadtumbaus – die Einbettung in ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept – veranschaulicht und für den Fall Landaus nachgewiesen. Im darauf folgenden Teil erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit der östlichen Innenstadt. Mit Hilfe einer Analyse u.a. der demografischen Entwicklung, der vorhandenen Nutzungsstruktur und ihrer Entwicklung sowie der Stärken und Schwächen der östlichen Innenstadt wird die Notwendigkeit des Handelns dargelegt und damit das Potential des Stadtumbaus für dieses Gebiet verdeutlicht. Daran schließt sich die eigentliche Beschreibung der Stadtumbaumaßnahme an. Zunächst wird das Entwicklungsziel für die östliche Innenstadt erläutert und der bisherige Planungsprozess für diesen Bereich kurz vorgestellt. Das städtebauliche Konzept sowie die weiteren bzw. zum Teil bereits umgesetzten Maßnahmen zur Konkretisierung des Konzeptes bilden die Grundlage für die anschließende Festlegung des Stadtumbaugebietes. Den Abschluss des Berichtes bildet ein kurzes Fazit und ein Ausblick auf das weitere Vorgehen.



## 2 Vorstellung der Stadt Landau

### 2.1 Lage und Geschichte

Die kreisfreie Stadt Landau in der Pfalz liegt im Süden von Rheinland-Pfalz, in der Region Südpfalz, zwischen dem Rhein und dem Pfälzer Wald (siehe Abb. 1, Seite 4). Die Südpfalzmetropole ist Universitätsstadt und die größte Weinbau treibende Gemeinde Deutschlands. Dies verdankt die Stadt ihren acht Stadtteilen – sechs davon sind ehemalige Winzerdörfer – von denen sie eingerahmt wird, die in den Jahren 1932 bzw. 1972 eingemeindet wurden. Weinberge und landwirtschaftliche Felder prägen dabei die Bereiche zwischen Stadt und Stadtteilen. Über die durch das Stadtgebiet verlaufende Autobahn A65 (Nord-Süd), die Bundesstraße B10 (Richtung Westen) sowie die Regionalbahnanbindung ist die Stadt hervorragend an die gesamte Region, und über die damit schnell erreichbaren IC und ICE-Bahnhöfe (Neustadt an der Weinstraße sowie Karlsruhe in einer knappen halben Stunde) sowie Flughäfen sehr gut auch an das nationale und internationale Verkehrsnetz angeschlossen.

Unter anderem der Lage im Grenzgebiet zu Frankreich verdankt die Stadt Landau ihre wechselvolle Geschichte, die auch das Stadtbild geprägt hat. Obwohl Landau eine Zeit lang sowohl der bayerischen als auch österreichischen Verwaltung unterstellt war, waren es die Franzosen, die im Laufe der fast 800-Jahre alten Stadtgeschichte die meisten Spuren innerhalb der Stadt hinterlassen haben. Hierzu zählen insbesondere der Ausbau Landaus zu einer Festung im 17Jh. und die Verstärkung dieser durch den Bau eines Forts Anfang des 18Jh.. Die heute stadtbildprägenden geraden Straßen, rechtwinklige Bauquadrate und der Marktplatz stammen aus dieser Zeit. Im Laufe der Jahre wurde Landau zur offenen Stadt, die Festungsmauern fielen und die zuvor genannten Stadtteile wurden eingemeindet.

Sowohl Teile der Festung als auch des Forts sind heute in die städtebauliche Struktur integriert und prägen das Stadtbild an vielen Stellen z.B. Zoo, Universität, Deutsches und Französisches Tor. Ein weiteres Zeugnis des französischen Einflusses innerhalb der Stadt stellen die ehemaligen Militärareale dar. Zwar

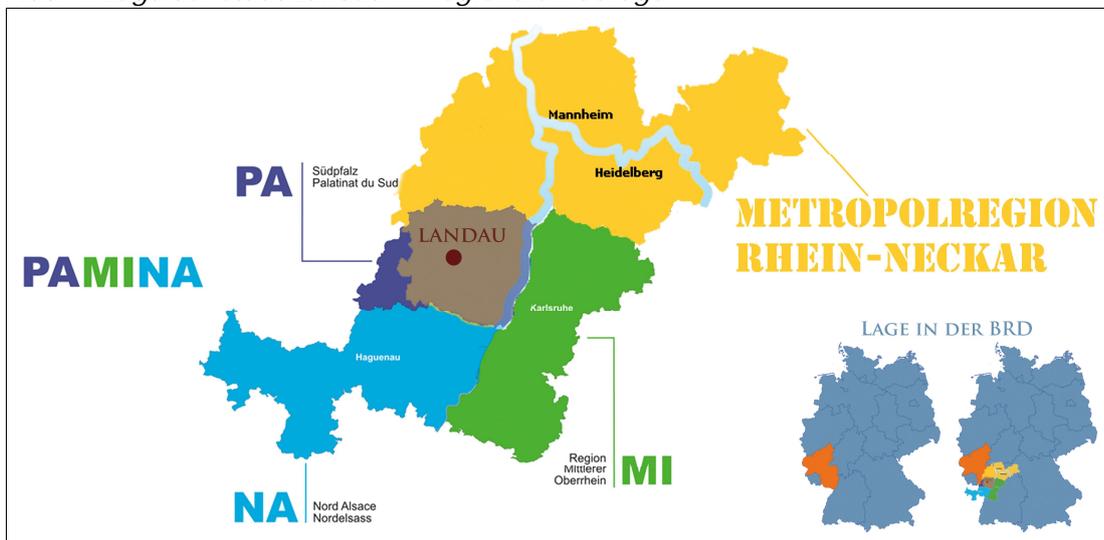


sind die letzten Streitkräfte bereits vor zehn Jahren abgezogen, die hinterbliebenen Flächen prägen trotz bzw. auch aufgrund gezielter Umnutzungen weiterhin große Teile des Stadtgebietes (Näheres hierzu siehe Kapitel 3.2).

## 2.2 Heutige Situation und prognostizierte Entwicklung

Die in den letzten Jahren stetig gewachsene Stadt Landau in der Pfalz nimmt mit ihrer mittel- und teilweise oberzentralen Funktion im regionalen Gefüge eine Art Sonderstellung ein (siehe folgende Abbildung): Einerseits bildet sie mit ihrem direkten räumlichen Einzugsbereich von ca. 250.000 Menschen das Zentrum der Südpfalz mit Orientierung in den PAMINA-Raum<sup>2</sup>, andererseits wurde die Region Südpfalz 2006 in die Metropolregion Rhein-Neckar aufgenommen. Diese zentrale Lage sowohl im internationalen Verflechtungsraum als auch in der Region birgt sicherlich Vorteile, stellt die Stadt Landau allerdings insbesondere bei der Erfüllung der ihr zugewiesenen raumordnerischen (Pflicht-)Aufgaben zunehmend vor Herausforderungen, die es zu meistern gilt.

Abb. 1: Lage der Stadt Landau im regionalen Gefüge<sup>3</sup>



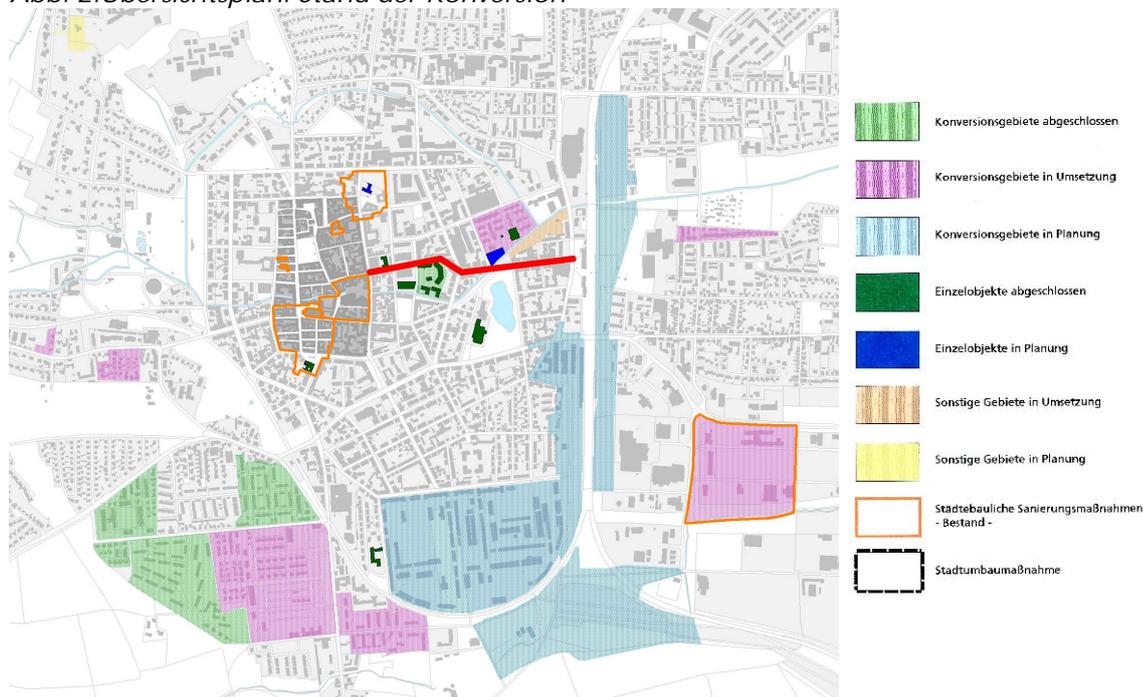
Nicht zuletzt bestätigt durch die Ergebnisse der PROGNOSE-Studie „Zukunftsatlas 2007“, veröffentlicht im deutschen Handelsblatt, wird der Stadt Landau – wie drei Jahre zuvor – in Sachen Zukunftsfähigkeit unter den 439 kreisfreien Städten und Landkreisen Gesamtrang 31 zugeordnet; beim Kriterium „Dynamik“ beleg-



te Landau 2007 einen hervorragenden 12.Rang, beim Kriterium „Wettbewerb und Innovation“ einen sehr guten 23.Rang und beim Kriterium „Stärke“ ebenfalls einen guten 46 Rang. Mit diesem Ergebnis nimmt Landau in Rheinland-Pfalz Platz 2 nach der Landeshauptstadt Mainz ein, und hat damit gute Voraussetzungen auch in Zukunft eine positive Entwicklung zu erfahren<sup>4</sup>. Auch weitere Statistiken belegen eine durchweg positive Entwicklung Landaus in den letzten Jahren. Dies soll an einigen ausgewählten Zahlen verdeutlicht werden: die Arbeitslosenzahl liegt mit 5,9% (Stand 01.2009) knapp unter dem rheinland-pfälzischen Durchschnitt von 6,3 Prozent und konnte in den letzten 4 Jahren wie im gesamten Land um knapp 3% gesenkt werden; die Bruttowertschöpfung<sup>5</sup> stieg im Zeitraum von 1996-2004 um insgesamt 34% (Rheinland-Pfalz 15%, Bundesrepublik Deutschland 18%); zusätzlich konnte im vergangenen Jahr 2008 die Zahl der Baugenehmigungen nach 3 aufeinanderfolgenden rückläufigen Jahren wieder deutlich gesteigert werden (um fast 20% im Vergleich zu 2007), dabei stiegen die „genehmigten“ Baukosten im Vergleich zum Jahr 2003 (34,4 Millionen Euro) auf 54 Millionen Euro deutlich an. In diesen Zahlen zeigt sich die Attraktivität Landaus für Bauherren und Investoren unter anderem im neuen Quartier Vauban. Dies bestätigt die Entwicklungsstrategie der Stadt, die ehemaligen Kasernengelände hochwertigen (Wohn-)Nutzungen zu unterziehen (siehe auch Kapitel 3). Wie die folgende Abbildung zeigt, beschränkt sich die Entwicklung ehemaliger Brachen nicht nur auf die militärischen Konversionsflächen, sondern beinhaltet auch zivile Konversionsflächen wie die ehemalige Stadtgärtnerei, das Schlachthofgelände oder die Gärtnerei Schandin.



Abb. 2:Übersichtsplan: Stand der Konversion



Für die Stadt heißt dies jedoch nicht, dass man sich auf den „Früchten der Arbeit“ der letzten Jahre ausruhen kann. Denn so positiv diese Statistiken auch sein mögen, sie können nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch die Stadt Landau von Transformationsprozessen nicht verschont geblieben ist und es auch in Zukunft nicht bleiben wird (siehe hierzu Kapitel 3). Dies kann unter anderem an der Entwicklung der Bevölkerungszahlen verdeutlicht werden. Obwohl in den nächsten Jahren noch ein Bevölkerungswachstum bis etwa ins Jahr 2015 erwartet wird, soll die demographische Entwicklung langfristig auch in Landau einen Bevölkerungsrückgang hervorrufen<sup>6</sup>. Heute beträgt die Einwohnerzahl Landaus 43.087 Einwohner (mit Nebenwohnung 44.903: Stand 31.01.2009).

Wie in den meisten Kommunen auch, wird sich die in Zukunft sinkende Einwohnerzahl jedoch nicht parallel auf die Entwicklung der Haushaltszahlen niederschlagen. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Individualisierung sowie der geänderten Lebensstile und Lebensbedingungen – z.B. längeres Single-Dasein, Paare mit getrennten Wohnungen, Wochenendfamilien, steigende Zahl Alleinerziehender – wächst sowohl der Wohnflächenbedarf pro Einwohner als auch die Zahl der Haushalte stetig weiter. Dies wird auch in Landau zumindest eine gewisse Zeit lang zum Wachstum der Haushaltszahlen trotz sinkender Be-



völkerung führen, bevor sich der Bevölkerungsrückgang auch hier bemerkbar machen wird. Zusätzlich werden sich insbesondere vor dem Hintergrund der Alterung der Gesellschaft zum einen die Anforderungen an das Wohnen (z.B. Barrierefreiheit) und zum anderen an das Wohnumfeld (z.B. kurze Wege) verändern. Folgende Zahlen sollen die prognostizierte Entwicklung für die Stadt Landau dokumentieren:

- das Medianalter<sup>7</sup> betrug 2006 40Jahre; im Jahre 2050 wird es bereits 52 Jahre betragen (nach der mittleren Prognose-Variante des statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz); nach der unteren Variante (weniger Zuzüge) wird das Medianalter noch höher ausfallen
  - 2006 betrug der Anteil der über 65jährigen an der Gesamtbevölkerung Landaus 18,9 %; im Jahre 2050 wird sich dieser Wert nahezu verdoppelt haben auf 33,4% (mittlere Variante)
- ⇒ damit liegt Landau momentan unter dem Durchschnittswert von Rheinland-Pfalz (20%), 2050 jedoch bereits darüber (31,7%); auch bei der Gesamtentwicklung wird Landau prozentual stärker an Bevölkerung verlieren als Rheinland-Pfalz insgesamt (heutiger Wert = 100 → Landau 2050 = 83; RLP 2050 = 85,1 mittlere Variante)<sup>8</sup>

In Zukunft werden diese Entwicklungen zunehmende Auswirkungen auf die Stadtentwicklungsstrategie (aller Städte) haben bzw. spielen hierbei bereits heute eine bedeutende Rolle.



### 3. Stadtentwicklungsstrategie

Die Integration des Stadtumbaus in ein gesamtstädtisches Stadtentwicklungskonzept stellt eine wichtige Grundlage für den nachhaltigen Erfolg einer solchen Maßnahme dar. Die Vorstellung der bereits seit Jahrzehnten stringent verfolgten Stadtentwicklungsstrategie der Stadt Landau soll verdeutlichen, dass die geplante Stadtumbaumaßnahme diese Ziele langfristig unterstützen wird.

#### 3.1 Übergeordnete Stadtentwicklungsstrategie

Die Stadt Landau verfolgt eine kontinuierliche und ausgewogene Stadtentwicklungsstrategie, die durch das planungsstrategische Zusammenspiel zwischen Innenstadtentwicklung, Konversionsentwicklung und Außenentwicklung in den Stadtdörfern sowie gewerbliche Ansiedlungen insbesondere im Südosten der Stadt geprägt ist. Die Entwicklung des innerstädtischen Zentrums soll zusammen mit der bedarfsgerechten Entwicklung der Konversionsbereiche Vorrang vor weiteren planerischen Ausweisungen von Neubaugebieten in den Stadtdörfern haben. Ziel ist es, sowohl die Entwicklung der Innenstadt als auch die Entwicklung der Konversion in Bausteinen qualitativ voranzubringen.

Nicht nur vor dem Hintergrund der zu erwartenden langfristigen demographischen Entwicklungen hat sich Landau schon lange für die konsequente Stärkung und Sicherung des innerstädtischen Geschäftszentrums entschieden. In ihrer Funktion als Ort der Vielfalt und als „Bild der Stadt“ ist die Landauer Innenstadt die Grundlage für weitere stadtentwicklungsplanerische Aufgaben, insbesondere die „Jahrhundertaufgabe Konversion“. Die Konversionsbereiche wiederum stellen, bedingt durch deren städtebaulich hervorragend integrierte Lagen, ein nachhaltiges räumliches Entwicklungspotenzial im städtischen Gesamtgefüge dar.

#### 3.2 Konversionsstrategie

Im ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden in der Südhälfte der Stadt drei



große bayerische Kasernen, die nach 1945 von den französischen Streitkräften genutzt wurden und seither französische Namen tragen. Das sind die Mangin-Kaserne, das heutige Quartier Vauban, die Kaserne Jeanne d'Arc, heute Teil des Gewerbeparks „Am Messegelände“, und die Doppelkaserne Estienne et Foch.

Noch zu Beginn der 90er Jahre, zu diesem Zeitpunkt waren etwa 3.000 Soldaten in Landau stationiert, war die Stadt durch das Militär – insbesondere die französischen Streitkräfte – geprägt. Die Stadt war damals einer der Schwerpunktsstandorte der französischen Streitkräfte in Rheinland-Pfalz.

Mit der Entscheidung der französischen Regierung, zunächst einen Teil ihrer in Deutschland stationierten Streitkräfte abzuziehen und ab 1999 alle militärisch genutzten Areale freizugeben, erlangte die Stadt Landau die Planungshoheit über 100 ha bebauter und 231 ha unbebauter Flächen. Der überwiegende Teil der Liegenschaftsfreigaben erfolgte in den Jahren 1997 bis 1999. Insgesamt wurden 36 Liegenschaften/Objekte aufgegeben. 34 davon waren von den französischen Streitkräften genutzt worden. Drei Objekte waren als Kasernen, 15 Objekte mit rund 860 Wohneinheiten für Wohnzwecke, sechs Objekte zu technisch-logistischen Zwecken, sieben Objekte für betreuende und soziale Einrichtungen und fünf Objekte für sonstige Zwecke militärisch genutzt worden.

Die Freisetzung von Flächenpotenzialen in so erheblichem Umfang erforderte die Entwicklung eines ersten Konzeptes für etwa ein Drittel des Stadtgebietes. Die Stadt hat frühzeitig ein Gesamtkonzept entwickelt, das schrittweise unter Wahrung der städtischen Identität umgesetzt werden soll.

Drei Ziele stehen dabei im Vordergrund:

- Langfristige, qualitativ hochwertige gewerbliche Entwicklung im Südosten,
- Behutsame, auf den Markt ausgerichtete Wohnentwicklung unter kommunaler Steuerung über Bauleitplanung und besonderes Städtebaurecht,
- Ergänzende Stabilisierung und Weiterentwicklung der Zentrumsfunktionen über misch-genutzte Teilflächen mit Bezug zur Innenstadt.

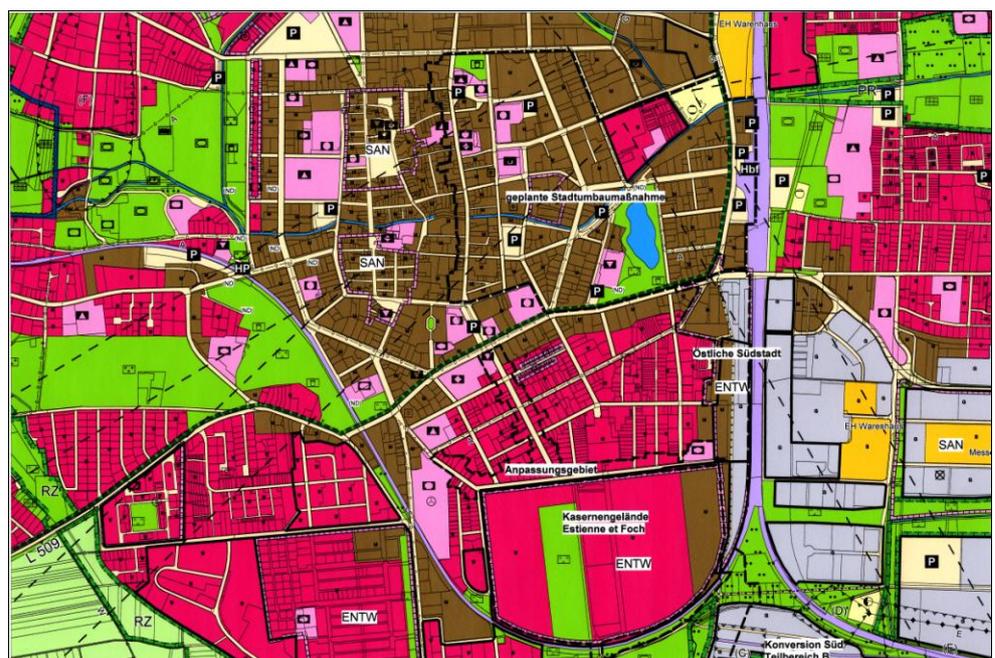


Abb. 3: Erstes planerisches Konzept – Rahmenkonzept Konversion (1991)



Dieses erste Konzept wurde unter der noch unbestätigten Annahme der Freisetzung aller militärischen Flächen für den gesamten südlichen Teil der Stadt auf der Flächennutzungsebene erarbeitet, integrierte bereits damals eine projektierte Umgehungs- bzw. Erschließungsstraße und legte langfristige Nutzungsvorstellungen, Strategien und Ziele fest. Es war gleichzeitig auch Grundlage für die Weiterentwicklung und Konkretisierung von Planungsalternativen, die letztlich in den aktuellen Flächenutzungsplan 2010 der Stadt Landau mündeten.

Abb. 4: Auszug aktueller FNP für den Bereich der Konversionsmaßnahme Landau-Süd

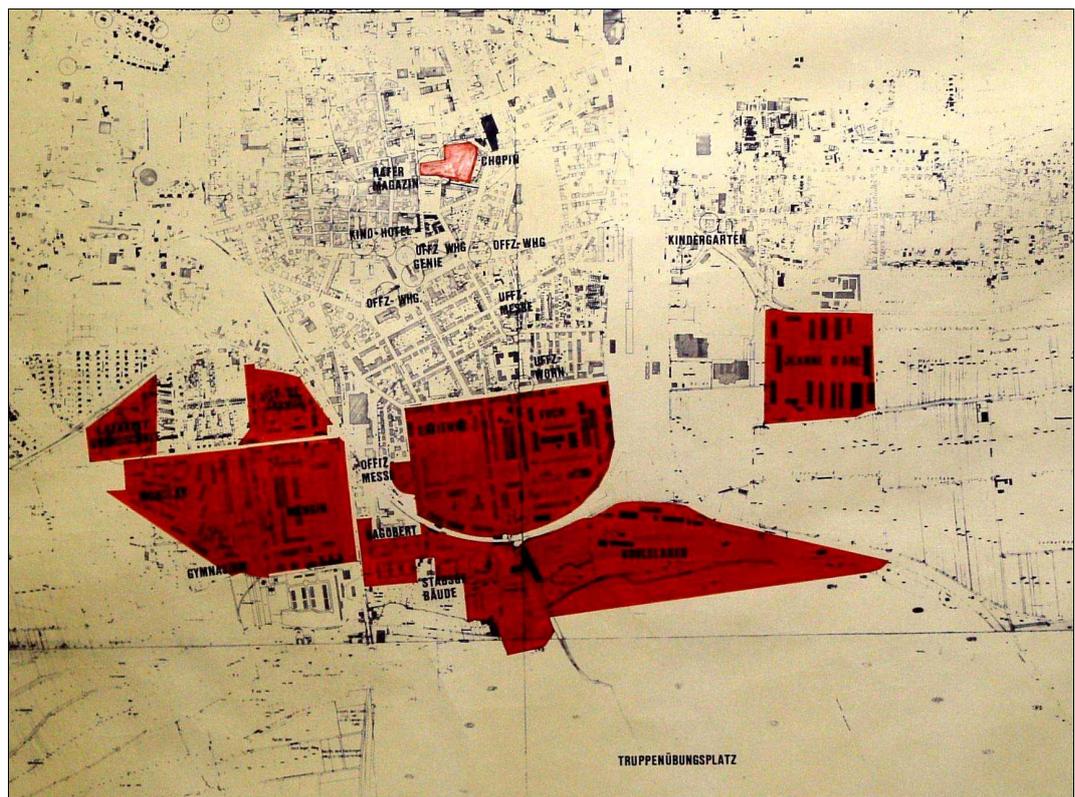




Dieser Flächennutzungsplan wiederum stellte – insbesondere im Bereich der Umwelt durch Begleitung des Planes mit einer freiwilligen Plan-UVP – andere planungsrelevante Aspekte zur Verfügung. Dieses Gegenstromprinzip kennzeichnet eine der Besonderheiten der Landauer Konversionsstrategie.

Als eine weitere Besonderheit der Landauer Konversionsstrategie ist zu nennen die flankierend zu dem Rahmenkonzept Konversion und zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes ebenfalls bereits Anfang der 90er Jahre sehr frühzeitige Einleitung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen für den größten Teil der militärischen Liegenschaften. Dadurch wurden zunächst die Bodenpreise eingefroren und der Bodenspekulation Einhalt geboten.

Abb. 5: Bereiche mit Einleitungsbeschlüssen für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (1991)



Auch wenn später einige Flächen nicht dem Instrument der Entwicklungsmaßnahme und damit dem besonderen Städtebaurecht unterworfen wurden (wie z.B. das Baugebiet „Lazarettgarten“ und das „Quartier Chopin“), hat sich diese Strategie bis zum heutigen Tag bewährt. Die Stadt als Verfahrensträgerin kann

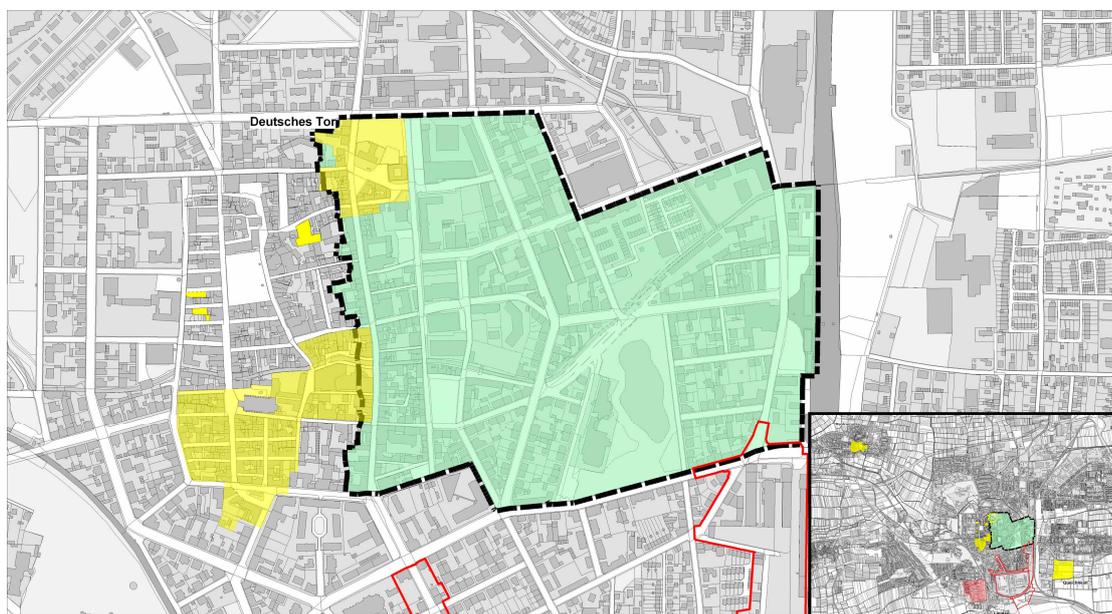


bedarfsgerecht die Entwicklungsgeschwindigkeit steuern, die Bodenpreise gedämpft halten und massiven Einfluss auf die städtebauliche Qualität ausüben.

### 3.3 Innenstadtentwicklungsstrategie

Die Stadt Landau hat bereits seit Mitte der 80er Jahre eine kontinuierliche Innenstadtentwicklung betrieben. Vorrangig wurde eine Sanierung und Attraktivierung des Hauptgeschäftszentrums vorgenommen, die auch bis in die heutige Zeit kontinuierlich im Sinne der langfristigen Stadtentwicklungspolitik fortgesetzt werden. Dabei werden die bereits gesetzten Prioritäten weiterhin beibehalten. Ein Instrument hierfür ist die Ausweisung von städtebaulichen Sanierungsgebieten nach § 136ff BauGB.

*Abb. 6: Übersicht der städtebaulichen Sanierungs-(gelb), Entwicklungs-(rot) und geplanten Stadtumbaumaßnahmen (grün) im Innenstadtbereich und der Gesamtstadt*



Die mittel- bis langfristigen Schwerpunkte der Innenstadtentwicklung liegen aufgrund der funktionalen und gestalterischen Defizite einerseits und den vorhandenen innerstädtischen qualitätsvollen Bausteinen und Potenzialen andererseits im Bereich der östlichen Innenstadt. Mit dem Ergebnis zum Wettbewerb Werkstatt-Innenstadt und dem beabsichtigten Stadtumbauprozess



wurde für die nächsten Jahre der Grundstein einer weiteren positiven Entwicklung der Innenstadt gelegt.



## 4. Die östliche Innenstadt

Dieses Kapitel beinhaltet eine kritische Auseinandersetzung mit dem Plangebiet, der östlichen Innenstadt. Dabei findet zum einen eine räumliche und geschichtliche Abgrenzung des Plangebiets von der eigentlichen Innenstadt statt, zum anderen werden die einzelnen Funktionen sowie Stärken und Schwächen dieses Gebietes diskutiert. Grundlage hierfür bieten insbesondere die im Rahmen des Werkstatt Innenstadt Prozesses durchgeführten Analysen, Vorträge und Analysen von Fachexperten im Rahmen des Prozessbausteins „Dialog Baukultur Landau“, Auswertungen bestehender Daten und Statistiken der Verwaltung sowie Ortsbegehungen.

### 4.1 Abgrenzung des Plangebiets und seine Charakteristika

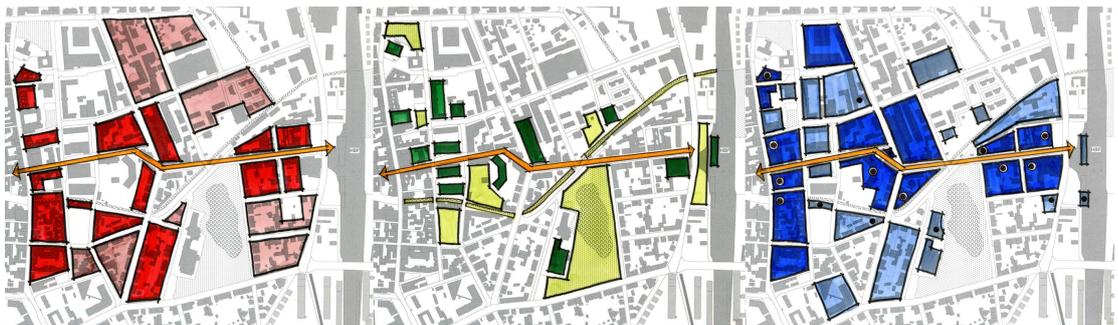
Die Innenstadt bildet das räumliche Zentrum der Landauer Kernstadt und ist über die Struktur des Stadtgrundrisses, der noch heute die Züge der historischen Stadtentwicklung zeigt sowie über die Bebauungsstruktur räumlich klar definiert. Indem nach Aufgabe der Festungseigenschaften die Ringstraßen angelegt wurden, entstanden Villenviertel und in diesem Zuge neue öffentliche Parks, welche die historische Altstadt klar fassen und die heutige Innenstadtabgrenzung begründen. Eine Ausnahme und damit Besonderheit dieser klar ablesbaren Strukturen stellt die Ostbahnstraße dar, welche als gründerzeitliche Stadterweiterungsplanung ab 1880 den Hauptbahnhof funktional an die Innenstadt anschließt. Dieser gewerblich geprägten „Ost-Erweiterung“ verdankt dieses Gebiet seine heutige Bezeichnung. Dabei unterliegt die östliche Innenstadt seit einigen Jahren einer andauernden Umstrukturierung. Das ehemals prägende Gewerbe wird wie bereits angesprochen ausgelagert (z.B. Bauhof; Schlachthof) und die hochwertigen innerstädtischen Flächen neuen Nutzungen unterzogen.

Im Plangebiet „Östliche Innenstadt“ finden sich zahlreiche innenstadtrelevante Nutzungen wie Handel, Dienstleistungen, Gastronomie und städtische Wohnformen, die ebenfalls zum Arbeitsplatzangebot in der Innenstadt beitragen. Weiterhin ist der Bereich charakterisiert durch eine Verdichtung stadtpprägender



Gebäude, Einrichtungen und öffentlicher Räume wie Bahnhof, Ostpark, Festhalle, Stadtbibliothek, Studentenwohnheim (ehemaliges Gefängnis), das Hafermagazin und das Quartier Chopin (ein ehemaliges Reduit). Diese einzelnen – zur Zeit eher isolierten – Innenstadtbausteine stellen trotz der teilweise vorhandenen gestalterischen und funktionalen Defizite in der östlichen Innenstadt das Potenzial für ein künftiges Innenstadtquartier mit hoher Nutzungsvielfalt und identitätsstiftenden Stadtbausteinen dar. Die fünf letztgenannten Einrichtungen wurden in den letzten Jahren saniert und umgenutzt und können als Impulsprojekte für und im Falle des Hafermagazins bereits innerhalb des Stadtumbauprozesses verstanden werden. Diese sich zum Teil überlagernde Nutzungsvielfalt der östlichen Innenstadt soll anhand der folgenden Abbildung (Abb.: 7) verdeutlicht werden. Dabei stellen die rot gekennzeichneten Bereiche die Wohnfunktion (dunkel rot = städtisches Wohnen mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss; hell rot = reine Wohnnutzung), die grün gekennzeichneten Bereiche die innenstadtprägende Gebäude und Stadträume (dunkel grün = Gebäude; hell grün = Stadträume) und die blau gekennzeichneten Bereiche die Handels- und Dienstleistungsfunktion (dunkel blau = Einzelhandel; hell blau = Dienstleistung; schwarzer Punkt = Gastronomie) dar.

Abb. 7: Innenstadtfunktionen des Plangebiets (Wohnen, Stadträume, Einzelhandel)



All diese unterschiedlichen Nutzungen erstrecken sich geschichtlich bedingt (s.o.) entlang der Ostbahnstraße, über die sie mehr oder minder miteinander verflochten sind. Bis auf einen Knick in etwa ihrer Mitte verläuft die Ostbahnstraße geradewegs vom Hauptbahnhof bis zum Hauptgeschäftszentrum. Jenem Knick ist es allerdings zu verdanken, dass diese beiden „Endpunkte“ funktional jedoch nicht optisch miteinander verbunden sind, und damit den ortsunkundi-



gen Besuchern der Zusammenhang nicht augenscheinlich deutlich wird. Das Fehlen einer attraktiven „Führung“ bzw. attraktiver Trittsteine verstärkt diesen negativen Effekt.

Im Hinblick auf die Bevölkerung der östlichen Innenstadt können folgende Punkte als Charakteristika festgehalten werden. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist der relative Anteil der Ausländischen Bevölkerung doppelt so hoch, wobei jedes achte Kind und jeder fünfte Jugendliche ausländischer Herkunft ist. Im Vergleich dazu ist jedes sechzehnte Kind und jeder zwölfte Jugendliche ein Ausländer. Menschen mit Migrationshintergrund sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Charakteristisch für die östliche Innenstadt ist zusätzlich der im Vergleich zur Gesamtstadt deutlich höhere Anteil der 20-24jährigen. Dies ist aller Wahrscheinlichkeit auf einen höheren Anteil der Studenten zurückzuführen. Deutlich wird es an dem markanten Anstieg dieser Bevölkerungsgruppe in dem Zeitraum zwischen 2003 und 2008, in dem eine Zweitwohnsitzsteuer in der Stadt eingeführt worden ist.

#### 4.2 Stärken / Schwächen

Die mit Abstand größte Stärke der östlichen Innenstadt liegt in ihrer zentralen Lage innerhalb der Stadt, zwischen dem Hauptbahnhof und dem Hauptgeschäftszentrum sowie der damit verbundenen Nutzungsvielfalt. Die größte Schwäche kann in der isolierten Lage bestimmter „Highlights“, fehlender Verbindungen und geringen Investitionen in die Attraktivität sowohl des öff. Raumes als auch der baulichen Anlagen gesehen werden. Im folgenden sollen ausgewählte Beispiele diese Stärken und Schwächen verdeutlichen.

##### Hauptbahnhof / Bahnhofsvorplatz

Das „Tor zur Stadt“ gehört zu den Sorgenkindern der Stadt. Dies wird nicht nur von der eigenen Bevölkerung in dieser Art empfunden, sondern auch durch externe Aussagen bestätigt. Besonders dramatisch wird hierbei das Bahnhofsumfeld bewertet, das vom Maastrichter Stadtentwicklungschef mit den Worten „...hat man das Gefühl, dass man irgendwo in Rumänien ausgestiegen



ist“ beurteilt worden ist<sup>9</sup>. Bei einer Bevölkerungsumfrage der Rheinpfalz (größte Tageszeitung der Pfalz, mit Regionalausgaben für die jeweiligen Landesteile) zu Beginn des Jahres 2009, in der die wichtigsten Aufgaben für das kommende Jahr genannt werden sollten, wurde der Umbau des Bahnhofsbereiches von über 90% der Befragten auf Platz 1 gewählt. Gründe hierfür sind das Fehlen von Aufenthalts- und Wartemöglichkeiten sowie Gestaltungselementen (u.a. Bepflanzung, Sitzmöglichkeiten), das „Fahrradchaos“ im Bereich der Bahnsteige, Schmutz, Verfall, keine Barrierefreiheit, generelle Unstrukturiertheit des gesamten Vorplatzes sowie das Fehlen eines attraktiven Übergangs über die Maximilian- zur Ostbahnstraße (siehe folgende Abbildung Abb. 8).

Abb. 8: Eindrücke Hauptbahnhof / Bahnhofsvorplatz



Das einzig prägende Element in diesem Bereich ist der Überbau der Unterführung unter der Maximilianstraße, die jedoch (berechtigterweise) als Angstraum empfunden wird und zusätzlich wegen der dort herrschenden (hygienischen) Zustände von der Bevölkerung gemieden wird. Zwar wurde in der Vergangenheit eine oberirdische Überquerungsmöglichkeit in Form einer Ampel geschaffen, ein attraktiver Übergang zur Ostbahnstraße wurde damit jedoch nicht erreicht.



### Ostbahnstraße

Obwohl die Ostbahnstraße und mit ihr die gesamte östliche Innenstadt insbesondere für die am Bahnhof ankommenden Besucher als „Zugang“ und „Korridor“ zur als attraktiv und lebendig empfundenen Innenstadt (Hauptgeschäftszentrum) gesehen werden kann, wird sie, obwohl sie von Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt ist, nicht nur im Bereich des Hauptbahnhofs dieser hohen Qualität nicht annähernd gerecht. Beim Erreichen des Ostparks wird dieses negative Empfinden etwas gedämpft, gänzlich verschwunden ist es allerdings erst nachdem der oben angesprochene „Knick“ – der von dem Ostringcenter samt des dazugehörigen Pavillons, der den Platz „negativ“ dominiert – passiert wird und der Beginn der lebendigen und attraktiven Innenstadt zu sehen ist. Aufgrund des durch die gesamte Straßenbreite vorhandenen, allerdings schlecht genutzten Raumes, wird der Ostbahnstraße dennoch „viel Potential“ und ein „starker Charakter“ bescheinigt<sup>10</sup>.

### Ungenutzte Flächenpotentiale / ehemalige Brachen

Wenn es um die Reaktivierung ehemals genutzter Flächen geht, kommen im Bereich der östlichen Innenstadt insbesondere zwei Areale in Betracht. Dabei handelt es sich zum einen um das alte Gelände des Baubetriebsamtes zwischen der Ostbahnstraße und der Queich sowie um das Gelände „Am Großmarkt“ – hier wurden in den letzten Jahren bereits einige Projekte umgesetzt (siehe auch Kapitel 7.2.6). Zusätzlich gibt es im Bereich des alten Schlachthofgeländes (auf der gegenüberliegenden Seite der Queich), trotz bereits vor Jahrzehnten begonnener Revitalisierung der Flächen und behutsamer Umnutzung einiger charakteristischer Gebäude (z.B. Bibliothek), weiterhin Potentialflächen z.B. die sog. Parzelle 5A und den Schlachthofturm, die darauf warten entwickelt zu werden. Mit dem „Gummi-Mayer“-Gelände nördlich des Bausteins „Am Großmarkt“, das zur Zeit zwar noch gewerblich genutzt wird, besteht innerhalb des geplanten Stadtumbaugebietes eine mittelfristig freiwerdende Fläche, die einer neuen Nutzung unterzogen werden kann.

Diese innerstädtischen Brachen bergen das größte Potential um beispielsweise durch die Realisierung sog. Impulsprojekte eine Aufbruchsstimmung zu erzeugen und weitere Investitionen, sei es private oder öffentliche, im Bereich der



östlichen Innenstadt zu generieren. Aufgrund ihrer Größe eignen sich diese Flächen zudem bestens für die Umsetzung größerer Projekte.

#### Stadtprägende Gebäude

Die ehemalige Schlachthalle (heute Bibliothek), die Jugendstil-Festhalle, die zu den bedeutendsten Festspiel- und Theaterbauten des südwestdeutschen Raumes zählt, das ehemalige Gefängnis, welches heute als Unterkunft für die zahlreichen Studenten der Stadt dient, das Hafermagazin (heute saniert und zu Wohnzwecken umgebaut), das Deutsche Tor sowie zahlreiche Häuser aus dem Historismus und der Gründerzeit prägen das architektonische und städtebauliche Erscheinungsbild der östlichen Innenstadt und tragen auf vielfältige Weise zu ihrer Attraktivität bei.

Negativ zu sehen ist allerdings die zum Teil isolierte Lage einiger dieser Gebäude, besonders im Falle des Deutsche Tores ihr Zustand sowie die Dominanz des Ostringcenters und des dazugehörigen Pavillons im „Knick“ der Ostbahnstraße. Insbesondere im Bereich der Stadtbibliothek und des Ostringcenters führt dies zur Beeinträchtigung der Erfahrbarkeit und Präsenz der einzelnen Gebäude und der dort vorhanden (Aufenthalts-) Qualitäten. Durch Öffnung bestimmter Räume und Entwicklung von Verbindungen können diese Defizite beseitigt und die Attraktivität erhöht werden.

Ebenfalls negativ zu sehen ist der Zustand einer Vielzahl privater Gebäude im Bereich der östlichen Innenstadt. Private Investitionen z.B. in eine Modernisierung der Gebäude (überwiegend Wohnnutzung) und Aufwertung der Schaufenster würde dazu beitragen den öffentlichen Raum aufzuwerten und das Erscheinungsbild des gesamten Gebietes nachhaltig, positiv zu beeinflussen. Mit Hilfe von Anreizfinanzierungen sollen solche privaten Investitionen in die Aufwertung der östlichen Innenstadt angestoßen und gefördert werden (siehe Kapitel 7.1).

#### Öffentlicher Raum

Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für die Menschen in der Stadt als Aufenthalts-, Begegnungs- und Kommunikations-, Erlebnis- und Ruheort muss an



dieser Stelle nicht explizit erläutert werden. Die östliche Innenstadt verfügt über eine Vielzahl unterschiedlicher Bereiche, die die Anforderungen an die aufgeführten Funktionen erfüllen (könnten). Bislang kann allerdings lediglich dem Ostpark mit dem dazugehörigen Weiher eine Gewährleistung dieser bescheinigt werden. Die gepflegten Wege rund um den Ostparkweiher, ergänzt durch die „Anwesenheit“ der Jugendstil Festhalle verleihen diesem Ort einen besonderen Flair. Der Park erfreut sich dadurch nicht nur bei den Anwohnern der angrenzenden Wohnviertel einer hohen Beliebtheit.

Nicht nur die in den Punkten Hauptbahnhof, Ostbahnstraße und stadtprägende Gebäude aufgeführten Schwächen, machen deutlich, dass in der östlichen Innenstadt genügend verbesserungswürdiger Räume vorhanden sind, die bei zielführender Aufwertung zu einer Stärkung der Lebens-, Wohn- und Erlebnisqualität sowohl der östlichen Innenstadt als auch Gesamtstadt Landau beitragen können. Vor allem eine Entwicklung des Heinrich-Heine-Platzes vor der Bibliothek, des Rosenplatzes (heute Standort des Ostringcenter-Pavillons) und eine Integration der Queich (siehe nachfolgender Punkt) können die Attraktivität nachhaltig steigern. Insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Anteils an Wohnnutzungen im Bereich der gesamten Innenstadt und der geplanten Ausweitung dieser (siehe Kapitel 7.2) kommt der Aufwertung des öffentlichen Raumes eine enorme nachhaltige Bedeutung zu.

#### Die Queich

Die Queich, ein linker Nebenfluss des Rheins, durchquert das Landauer Stadtgebiet in West-Ost Richtung. Trotz der Tatsache, dass sie sowohl das Hauptgeschäftszentrum als auch die östliche Innenstadt quert, ist sie hier kaum wahrnehmbar und häufig auch nicht zugänglich. In der Innenstadt wurden erste Versuche erfolgreich unternommen, um diese ehemalige „Lebensader“ wieder ins Stadtbild zu integrieren. Im Bereich der östlichen Innenstadt ist dies bislang nicht der Fall gewesen. Die Integration des Flusses (Gewässer 3. Ordnung) kann hier jedoch in vielfacher Hinsicht positive Auswirkungen entfalten, denn sie würde nicht nur die Aufenthaltsqualität erhöhen und die Vernetzung der öffentlichen Einrichtungen und Räume unterstützen, sondern zusätzlich durch eine Aufwertung des Wohnumfeldes die Attraktivität der östlichen Innenstadt



als Wohnstandort weiter stärken. Vor dem Hintergrund der angesprochenen demografischen Entwicklung und der verfolgten Stadtentwicklungsstrategie spielt dies eine enorm wichtige Rolle.



## 5. Zielsetzung

Ziel der Stadtumbaumaßnahme ist es, den – wie im vorherigen Kapitel beschrieben – heute noch teilweise funktional und gestalterisch defizitären östlichen Innenstadtbereich zwischen Hauptgeschäftszentrum und Hauptbahnhof zum erlebbaren und gestalteten Stadtraum mit eigener Identität zu entwickeln. Im Vordergrund der städtebaulichen Idee steht hierbei die Ostbahnstraße, Rückgrat und Verbindungsband der beiden Pole Hauptbahnhof und Hauptgeschäftszentrum. Die angestrebten Umgestaltungsmaßnahmen, die unter Festlegung von Prioritäten in ein Netz öffentlicher und privater Schlüsselprojekte, die sogenannten „Projekt-Werkstätten“, integriert wurden (siehe Kapitel 6), können hierdurch zielgerichtet gesetzt sowie nachhaltige inner- und gesamtstädtische Synergiewirkungen hervorgerufen werden.

Nachhaltige Erfolge, die bei diesem Stadtumbauprozess höchste Priorität genießen, sollen zum einen durch die Stärkung der zuvor beschriebenen Nutzungsvielfalt (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Konsum) und zum anderen durch die Motivation und Integration aller potentieller „Entwicklungshelfer“ gewährleistet werden. Hierzu zählen nicht nur die ansässigen Dienstleister und Gewerbetreibende, Wohnungsbaugesellschaften, Planer, Entwickler, Investoren etc., sondern insbesondere die Anwohner und alle übrigen Bürger der Stadt selbst.

Dass der gesamte Stadtumbauprozess innerhalb der Stadt bereits heute – auch ohne die förmliche Festlegung des Stadtumbaugebietes und der damit verbundenen Möglichkeit weitere städtebauliche Instrumente einzusetzen (§171c und d) – positive Auswirkungen auf den beschriebenen Bereich hat und erste Erfolge zu verzeichnen sind, wird innerhalb der beiden nachfolgenden Kapiteln verdeutlicht.



## 6. Bisheriger Prozess

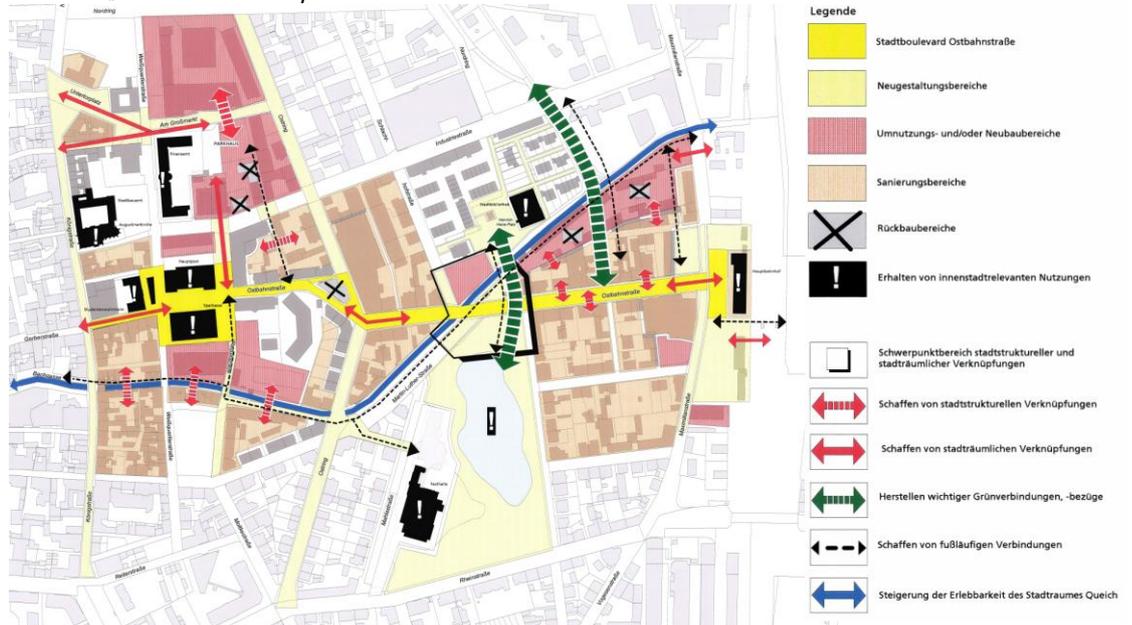
Im Rahmen des Wettbewerbes „Werkstatt Innenstadt“ hat sich die Stadt Landau vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungen, Stadtentwicklungsstrategien sowie der Bedeutung und aktuellen Situation vor Ort entschlossen, für den östlichen Innenstadtbereich Visionen und konkrete Zielvorstellungen in einem zukunftsweisenden Verfahren gemeinsam mit Bürgern, Fachexperten und Hochschulen zu entwickeln. Die Tatsache, dass sie diesen Wettbewerb in Ihrer Kategorie (Städte über 30.000 Einwohner) gewinnen konnte, unterstreicht zum einen die Qualität der Ergebnisse, bestätigt aber zum anderen auch die Entscheidung diesen zum Teil sehr aufwendigen Weg gegangen zu sein. Durch das Zusammenwirken privaten und öffentlichen Engagements sollte dabei nicht nur die Akzeptanz innerhalb der Stadt, sondern auch die Bereitschaft zu akteursübergreifender Kooperation gestärkt werden.

Im Hinblick auf die Besonderheit des Förderprogramms Stadtumbau – nämlich die frühzeitige Bindung und Kooperation aller potentieller Akteure um die besonderen Herausforderungen des Stadtumbaus meistern zu können – wurde mit diesem aufwendigen Verfahren eine, durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (Förderbehörde) als herausragend bezeichnete, über die Anforderungen hinausgehende Basis für einen auch in Zukunft erfolgreichen Prozess geschaffen. Das gesamte Wettbewerbsergebnis inklusive der Dokumentation des Beteiligungsverfahrens kann in der von der Stadt Landau angefertigten Broschüre zum Werkstatt Innenstadt Prozess nachgeschlagen werden. Die wichtigsten Schritte sollen an dieser Stelle dennoch kurz beschrieben werden.

Das Projekt wurde in mehrere Projektphasen gegliedert. Zentrales Grundgerüst war das „Rahmenkonzept Östliche Innenstadt“ (siehe Abb. 9).

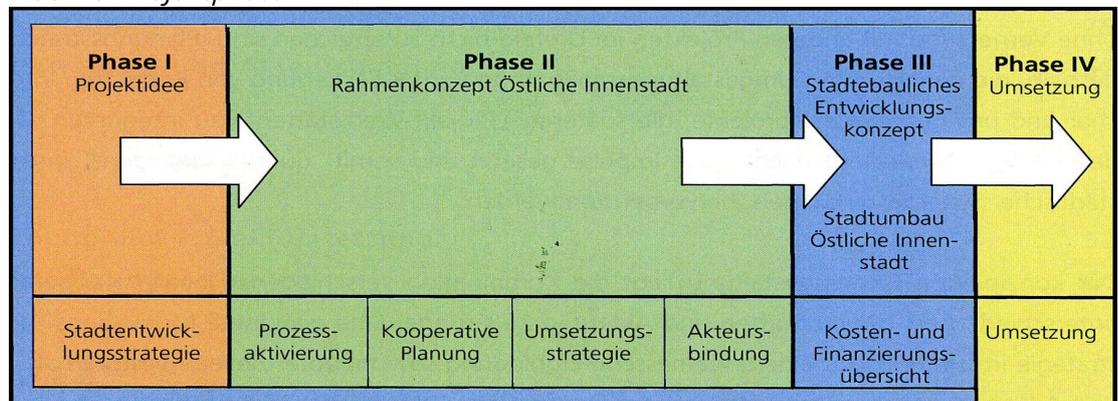


Abb. 9: „Rahmenkonzept Östliche Innenstadt“



Es integriert die städtebaulichen und prozessbezogenen Bausteine „Prozessaktivierung“, „Kooperative Planung“, „Umsetzungsstrategie“ sowie „Aktorsbindung“ (siehe Abb.: 9).

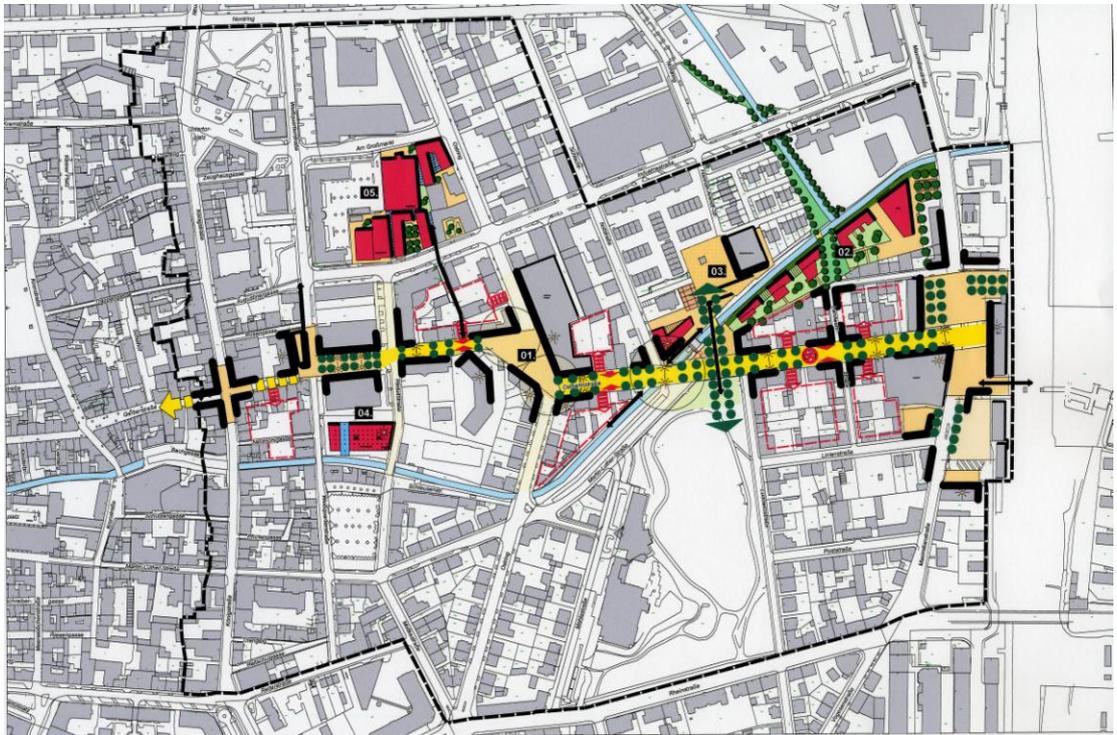
Abb. 10: Projektphasen



Das „Rahmenkonzept Östliche Innenstadt“ wurde in einem prozessintegrierten und kooperativen Verfahren zu einem ersten „Städtebaulichen Entwicklungskonzept“ weiterentwickelt. Erste Konzepte für die Schlüsselprojekte wurden dabei durch die Werkstattgruppenarbeit im Rahmen der Werkstatt Innenstadt entworfen und werden zusammenfassend in einem Plan dargestellt (Abb. 11).



Abb. 11: Erstes Städtebauliches Entwicklungskonzept (Werkstatt Innenstadt Beitrag – mit der Stadtumbaugebietsgrenze)



Nach der Preisverleihung wurden neben den bestehenden Werkstattgruppen Ostbahnstraße, Baubetriebsamt, Schlachthof, Hafermagazin und Am Großmarkt zwei weitere Werkstattgruppen initiiert. Es handelte sich hier um die Werkstattgruppen Ostringcenter und Hauptbahnhof.

Um qualitativ hochwertige Entwürfe für die einzelnen Bausteine zu erhalten wurden neben den regelmäßigen Werkstattgruppen-Sitzungen mit Bürgern, Anliegern, Eigentümern und der Verwaltung ebenfalls Workshopverfahren mit Planungsbüros durchgeführt, und die Ergebnisse anschließend öffentlich bekannt gemacht und diskutiert; so unter anderem für den Bereich des Hauptbahnhofes. Auch für das Ostringcenter wurden 3 Architekturbüros beauftragt Konzepte nicht nur für die Umgestaltung, sondern auch Umnutzung bzw. Verlagerung von Gewerbetreibenden zu entwickeln. Für andere Bereiche wiederum wurden zur Ideenfindung öffentliche Qualifizierungsverfahren ausgeschrieben, bei denen die grundsätzlichen Zielvorgaben zur Gebietsentwicklung und Bebauung durch städtebauliche Rahmenpläne und Zielvorgaben der Verwaltung erfolgten.



Einige der Maßnahmen des bislang mehrere Jahre dauernden Prozesses wurden in der Vergangenheit bereits umgesetzt, andere dagegen befinden sich momentan in der Konkretisierungsphase oder werden sogar umgesetzt. Zu den bereits erfolgreich durchgeführten Projekten zählen explizit die Umnutzung des Hafermagazins, der Ausbau des Ostrings sowie die Umsetzung einzelner Planungen im Bereich „Am Großmarkt“.



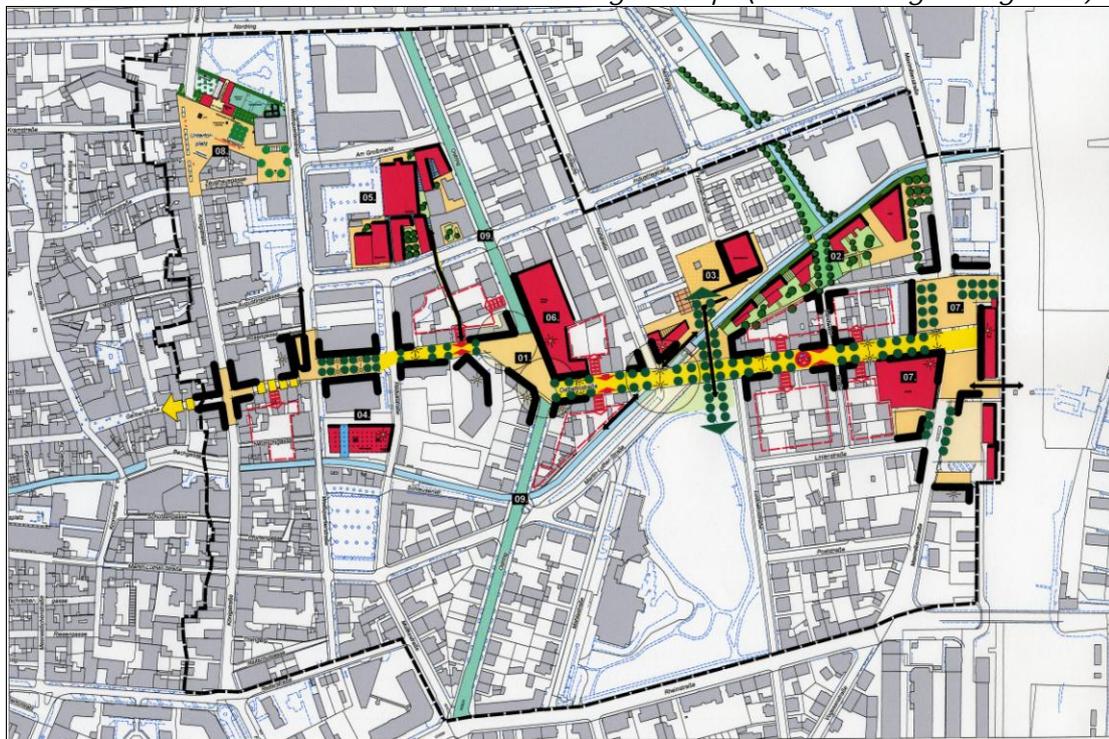
## 7. Städtebauliches Entwicklungskonzept

Das städtebauliche Entwicklungskonzept bildet die Grundlage für die Festlegung des Stadtumbaugebietes (§ 171b Abs. 2). Das durch die gesamte Stadtumbaumaßnahme verfolgte städtebauliche Ziel wurde im Kapitel 5 bereits ausführlich erläutert. An dieser Stelle werden nun das Konzept zur Erreichung jenes Zieles und die einzelnen Bausteine samt dazugehöriger Maßnahmen vorgestellt.

### 7.1 Gesamtkonzept

Das vorliegende Städtebauliche Entwicklungskonzept (siehe folgende Abbildung) für den Bereich der östlichen Innenstadt kann als Weiterentwicklung des Beitrages zum Wettbewerb Werkstatt Innenstadt verstanden werden (vgl. Abb. 12 mit Abb. 11).

Abb. 12: Erweitertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (Stadtumbaugebietsgrenze)



Im Vergleich zum Werkstatt Innenstadt Beitrag wurde dieses Entwicklungskonzept um die Bausteine Hauptbahnhof und Ostringcenter (beides einzelne



Werkstattgruppen), den Ostring sowie das Deutsche Tor im Nordwesten des Stadtumbaugebietes erweitert. Es ist nicht als statisches Konzept zu sehen, sondern wird dynamisch weiterentwickelt. Dies verdeutlichen die Tatsachen, dass jüngst eine Umgestaltung des Untertorplatzes (siehe Baustein Deutsches Tor Kapitel 7.2.9) geplant sowie vor kurzem ein Lichtmasterplan Innenstadt erarbeitet wurde. Zusätzlich erhofft sich die Verwaltung, dass seitens der Eigentümer (insbesondere im Bereich der Königstraße) Investitionen in ihre Immobilien getätigt werden, die zur Stärkung und Attraktivierung des architektonischen Erscheinungsbildes der Stadt beitragen. Impulse wie die Neugestaltung des Untertorplatzes sollen hierfür positive Anstöße liefern. Mit Hilfe von Anreizfinanzierungen (z.B. in Vordächer) sollen private Investitionen gefördert und der öffentliche Raum eine Aufwertung erfahren.

## 7.2 Projektbausteine

Die Vorstellung der einzelnen Projektbausteine und der zugehörigen Maßnahmen soll das gesamte Ausmaß der geplanten zukünftigen Entwicklung der östlichen Innenstadt sichtbar machen. Zu Beginn soll noch ergänzt werden, dass die vielen Projekte, und die Gesamtmaßnahme insgesamt, seitens der Verwaltung mit der Förderbehörde laufend diskutiert werden. Dies erfolgt zum einen im Hinblick auf die Förderfähigkeit noch durchzuführender Maßnahmen im Anschluss an den Stadtumbaubeschluss, zum anderen profitiert die Verwaltung von den Anregungen und Stellungnahmen der Förderbehörde, die diesen schwierigen und komplexen Prozess aktiv begleitet.

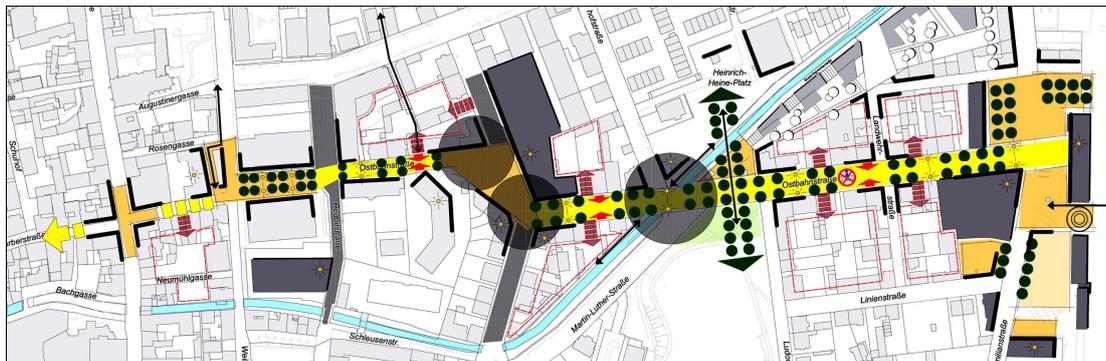
### 7.2.1 Ostbahnstraße

Das Rückgrat der östlichen Innenstadt und der Stadtumbaumaßnahme. Sicherlich können die einzelnen Bausteine selbstständig entwickelt werden und zur Stärkung des Stadtumbaugebietes beitragen. Die Ostbahnstraße als Verbindungsband spielt allerdings eine zentrale Rolle in dem Gesamtplan. Daher wurde bei diesem Baustein seitens der Verwaltung eine Zielvorgabe im Werk-



statt-Innenstadt Prozess formuliert (siehe folgende Abbildung Abb. 13), um bei diesem besonders wichtigen Teil des Gesamtkonstrukts ein qualitativ hochwertiges Ergebnis mit Impulscharakter für die übrigen Bausteine zu erreichen.

Abb. 13: Baustein Ostbahnstraße



Geplant ist die Entwicklung der Straße zu einem Boulevard. Die barrierefreie Verbreiterung beiderseitiger Gehwege (auf jeweils 6m!) in Verbindung mit dem zukünftigen Alleencharakter durch Pflanzung neuer Bäume ermöglicht nicht nur eine Nutzung des öffentlichen Raumes als Ausstellfläche für den Einzelhandel und Außenbereich für die ansässige Gastronomie, sondern hebt die Aufenthaltsqualität und lädt zum Flanieren und Verweilen ein (siehe Abb. 14).

Abb. 14: Gestaltungskonzept Ostbahnstraße



Zusammen mit der einheitlichen Pflasterung des gesamten Boulevards wird eine optische und funktionale Anbindung des Bahnhofs mit dem Hauptgeschäfts-



zentrum erreicht sowie die an die Ostbahnstraße grenzenden Einrichtungen miteinander verbunden. Eine Neuordnung der Parkplätze und Verschmälerung der Fahrbahnbreite soll zusammen mit der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierung für eine Beruhigung des Verkehrs und Belebung des öffentlichen Raumes sorgen und in Verbindung mit den restlichen Maßnahmen die Attraktivität der gesamten Straße steigern. Eine herausragende Stellung nimmt in diesem Baustein der Übergangsbereich zwischen Ostpark und Heinrich-Heine-Platz ein. Zum einen wird in diesem Bereich die Ostbahnstraße durch die Queich – samt der geplanten Queichpromenade – gekreuzt, zum anderen agiert dieser Bereich als Verbindungsglied zwischen Ostpark samt Jugendstil-Festhalle und dem in naher Zukunft qualitativ aufgewerteten Heinrich-Heine-Platz samt Bibliothek und Schlachthofturm. Zusätzlich entsteht an dieser Stelle auf der sogenannten Parzelle 5A ein stadtbildprägendes Wohn- und Dienstleistungsgebäude. Der Beginn des Umbaus der Ostbahnstraße ist für Anfang des Jahres 2010 geplant.

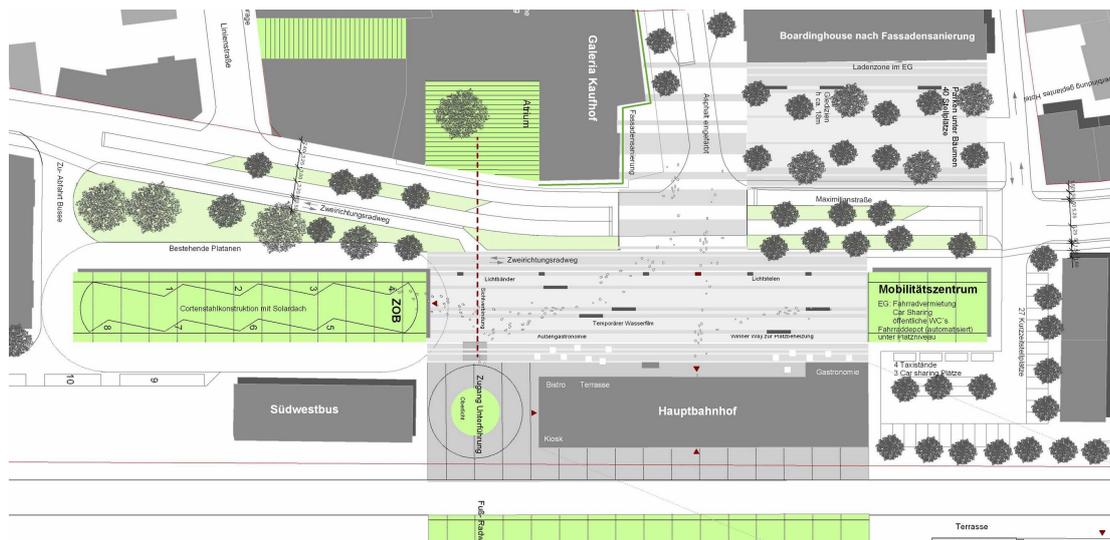
### 7.2.2 Bahnhofsumfeld / Bahnhofsgebäude

Im Rahmen eines Ideenworkshops im Dezember 2007 wurden Konzepte für eine Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofsbereiches erarbeitet. Der favorisierte Entwurf sieht vor, den Bahnhofsvorplatz neu zu ordnen und damit klare Strukturen zu schaffen, bestehende Missstände zu beseitigen sowie eine bessere Verknüpfung aller Verkehrsträger zu ermöglichen. Im Bereich des Busbahnhofes (südlicher Bereich – in der Abb. 11 links: ZOB) sollen die Anordnung der Bussteige optimiert, der Platz überdacht und Wartemöglichkeiten geschaffen werden. Der kleine Parkplatz im nördlichen Bereich des Vorplatzes wird ebenfalls optimiert. In diesem Bereich soll ein neues Mobilitätszentrum entstehen. Die an dieser Stelle befindlichen Parkplätze werden neu strukturiert (siehe Abb. 11), wobei hierfür allerdings der nördlichste Teil des Bahnhofsgebäudes weichen müssen. Um den heute eher tristen und ungepflegten Bereich aufzuwerten und den neuentstandenen Bereich zu strukturieren soll zusätzlich mit Hilfe von Bäumen und Mobiliar die Atmosphäre deutlich gesteigert werden.



Auch der direkte Bereich vor dem Bahnhofsgebäude wird aufgewertet. Die zuvor beschriebene Unterführung zur Ostbahnstraße soll geschlossen, der dazugehörige „Glaskasten“ abgebaut und durch Gestaltungselemente wie Sitzmöglichkeiten, Wasser, Bäume und Platzbeleuchtung (im Zusammenhang mit dem zuvor angesprochenen Lichtmasterplan) die Empfangssituation der östlichen Innenstadt aufgewertet werden. Hierzu ist zusätzlich eine Beruhigung der Maximilianstraße im Übergangsbereich zur Ostbahnstraße angedacht, bei der die Barrierewirkung dieser Straße überwunden sowie die Zugehörigkeit des Bahnhofs und der Ostbahnstraße verdeutlicht werden soll. Auch der auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindliche Parkplatz soll durch Baumpflanzungen zum Erfolg dieses Zieles beitragen.

Abb.15 : Baustein Bahnhofsumfeld (favorisierter Workshopbeitrag Arcadis / AV1)



Das Bahnhofsgebäude befindet sich in einem schlechten Zustand. Ziel ist es zusammen mit dem Eigentümer, DB Station und Service AG, Ideen für eine Modernisierung und eine sowohl für die Bahn als auch für Stadt sinnvolle Nutzung zu erarbeiten. Erste Studien wurden bereits erarbeitet, Gespräche mit dem Eigentümer haben ebenfalls stattgefunden. Im Hinblick auf eine seitens des Eigentümers wünschenswerte Einzelhandelsansiedlung orientiert sich die Stadt an ihrem Einzelhandelskonzept, wonach am Hauptbahnhof nur Branchen in Frage kommen, die unmittelbar mit der Funktion Reisen verbunden sind. Folgende Branchen- und (maximale) Größenstruktur ist entsprechend dem Konzept denkbar: Bücher/Zeitschriften bis zu 500m<sup>2</sup>, Blumen bis zu 100m<sup>2</sup>, Drogerie bis zu



400m<sup>2</sup> und Nahrungs- und Genussmittel (Bäckerei/Convenience) bis zu 500m<sup>2</sup>. Bestätigt wird das Festhalten der Stadt an diesem Vorhaben durch eine von Juncker und Kruse erarbeitete Expertise „Nutzungsperspektiven für den Hauptbahnhof Landau in der Pfalz“. Konkrete Entwicklungsziele konnten bislang jedoch nicht festgehalten werden, weshalb weitere Gespräche folgen werden.

Erste Maßnahmen seitens der Stadt, zu denen die Anhebung der Bahnsteige (Barrierefreiheit) und die Lösung der chaotischen Zustände der Fahrradabstellanlagen zählen, haben vor wenigen Wochen (Oktober 2009) begonnen.

### 7.2.3 Baubetriebsamt

Durch den Umzug des städtischen Bauhofs in den Gewerbepark „Am Messegelände“, im Südosten der Stadt, entstand im nördlichen Bereich der Ostbahnstraße, in der Nähe des Hauptbahnhofes, eine äußerst attraktive Brache. Dieses Gebiet erstreckt sich von der Maximilianstraße bis in etwa zur Mitte der Ostbahnstraße und wird durch die Queich, über die Ostbahnstraße hinweg, mit dem Ostpark verbunden. In einem Qualifizierungsverfahren wurden Ideen zur Umnutzung dieses Areal gesammelt und im Frühjahr dieses Jahres mit den Abrissarbeiten der alten Gebäude begonnen. Im Anschluss an die Altlastensanierung soll im östlichen ein Hotel der gehobeneren Kategorie mit Seminarräumen entstehen. Im westlichen Bereich, von dem Hotel bis zur Ostbahnstraße, werden im Hinblick auf den demografischen Wandel Wohnhäuser entwickelt, die zum einen aufgrund von Barrierefreiheit senioren- und altengerecht sind und zum anderen durch unterschiedliche Wohnungsgrößen sowohl Familien, Paaren als auch Singles ein neues, innenstadtnahes Zuhause bieten werden.

Als übergeordnetes städtebauliches Ziel wird eine attraktive Fußwegeverbindung am Südufer der Queich gesehen, die über den Planungsbereich hinweg bis zum Hafermagazin geführt werden kann. Das Element Wasser soll dabei mit seiner natürlichen Anziehungskraft sowohl der Öffentlichkeit, als auch den Bewohnern des Gebietes zugänglich und erlebbar gemacht werden.



Abb. 16 : Baustein Baubetriebsamt (favorisierter Beitrag Qualifizierungsverfahren – Bahrdt Architekten / Stadtplaner)



Mehrere Fußgängerbrücken sollen die Verbindung zum nördlich gelegenen Schlachthofgelände (siehe weiter unten) herstellen. Eine dieser Brücken wird dabei den Heinrich-Heine-Platz – vor der Stadtbibliothek – über einen neuentstandenen Platz im Bereich der Ostbahnstraße mit dem Ostpark verbinden und damit eine Verbindung dieser heute getrennten Räume ermöglichen. Eindrücke des Konzeptes können der Abbildung 16 entnommen werden.

#### 7.2.4 Schlachthof / Parzelle 5a

Das ehemalige Schlachthofgelände wurde bereits Ende der 90er Jahre einer neuen Nutzung unterzogen. Heute bietet dieses Gelände überwiegend Raum für innenstadtnahes Wohnen und ist Standort für die Stadtbibliothek (östlich des Heinrich-Heine-Platzes), die in der umgebauten alten Schlachthalle untergebracht ist. Übrig geblieben sind lediglich der Heinrich-Heine-Platz, in dessen



Mitte der alte Schlachthofturm (ehemaliger Wasserturm) steht sowie eine direkt an die Ostbahnstraße grenzende Fläche, die sog. Parzelle 5a.

Angebunden durch den „Brückenschlag“ im Rahmen der Queichpromenade (siehe oben) soll der Heinrich-Heine-Platz zu einem attraktiven Aufenthaltsort entwickelt werden. Charakterprägend wird dabei der Schlachthofturm sein, der auch aufgrund seiner Höhe einen Blickfang und Anziehungspunkt für die Besucher der Ostbahnstraße bilden soll. Um diesen öffentlichen Raum von den angrenzenden Privaträumen der Wohnhäuser abzugrenzen ist nördlich an den Turm grenzend ein „Riegel“ geplant, der den Raum fasst und die unterschiedlichen Nutzungen voneinander trennt. Die genaue Nutzung ist allerdings noch nicht geklärt. Terrassen in Richtung Queich sollen das Element Wasser in den Platz integrieren und damit ebenfalls seiner Aufenthaltsqualität zu Gute kommen.

Die Parzelle 5a, die bislang nie bebaut war, hat durch ihre Lage direkt an der Ostbahnstraße einen repräsentativen Charakter, dem sie leider nicht gerecht wird. Durch den Lückenschluss in der Ostbahnstraße, der direkten Lage am Heinrich-Heine-Platz, der Queich sowie dem Ostpark bekommt die neue Bebauung einen enorm stadtbildprägenden Charakter.

Abb. 17: Baustein Schlachthof / Parzelle 5a





Umso wichtiger wird es sein, ein Gebäude an dieser Stelle nicht nur funktional sondern vor allem auch architektonisch zu positionieren. Auch hier wurden in einem Qualifizierungsverfahren Konzepte gesammelt, die dieser Bedeutung gerecht werden sollten (siehe Abb. 17 – Bild links: Planausschnitt, Parzelle 5A = Gebäude an der Ostbahnstraße; Bild rechts oben: Blick über die Queich in Richtung Parzelle 5A, am äußersten Rand rechts ist die Bibliothek zu sehen; Bild Rechts unten: Blick aus Südosten in Richtung Parzelle 5A, im Vordergrund die Ostbahnstraße).

Ziel wird es sein, so der Siegerentwurf, die Parzelle 5a zu einem Bindeglied zwischen Heinrich-Heine-Platz und Ostbahnstraße zu entwickeln, das einen städtebaulichen Akzent zwischen den unterschiedlichen Bebauungsstrukturen im Norden und Nordosten schafft und sich trotz moderner Architektur in das Gesamtgefüge integriert. Dabei soll das Gebäude auf die Potentiale „Stadtspark“ und „Leben am Wasser“ reagieren. Das Haus ist als Wohn- und Geschäftshaus am „Ostbahn-Boulevard“ konzipiert, woraus sich im Erdgeschoss eine denkbare Nutzung durch Ladenlokale, Gastronomie oder Dienstleistungen ergibt (am Wasser). Damit bleibt dieser Bereich der Öffentlichkeit vorbehalten. In den Obergeschossen sind Dienstleistungen und Wohnnutzungen geplant. Denkbar ist es auch mit Hilfe von Lichtinstallationen zu arbeiten und mit ansprechenden Illuminationen auch Nachts sowohl das Gebäude als auch den Stadtboulevard und die Queich erlebbar zu machen.

In der Zwischenzeit haben mehrere Abstimmungstermine zwischen dem Stadtbauamt und dem Bauherrn stattgefunden, bei welchen architektonische und gestalterische Feinheiten abgestimmt wurden. Ziel ist es, das moderne Gebäude zum einen in die es umgebende Bebauung/Struktur zu integrieren – ohne diese negativ zu beeinträchtigen – und zum anderen die im Qualifizierungsverfahren dargestellt architektonische Qualität auch umzusetzen. Mit dem Bau des Gebäudes soll zeitnah begonnen werden.



### 7.2.5 Ostring-Center

Das, das Stadtbild prägende, Einkaufszentrum der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts prägt – wie bereits häufig erwähnt – den mittleren Bereich der Ostbahnstraße. Besonders der zugehörige Pavillon in der Mitte des Rosenplatzes dominiert das architektonische Erscheinungsbild und den öffentlichen Raum an dieser Stelle (siehe Abb. 18 Bild links oben).

Abb. 18: Baustein Ostringcenter



Rosenplatz nach Abriss des Pavillons

Um Konzepte zu entwickeln, die sich zum einen mit der Fassadenverschönerung des Hauptgebäudes beschäftigten und zum anderen Pläne für einen Abriss des Pavillons darstellen sollten, wurden bereits vor wenigen Jahren drei Architekturbüros beauftragt. Wichtig war es hierbei, potentielle Möglichkeiten einer Umsiedelung der Gewerbetreibenden im Pavillon zu prüfen, da ein Kauf und anschließender Abriss in Kooperation mit den Eigentümern der einzelnen Betriebe stattfinden sollte.



Die Arbeiten am Hauptgebäude haben letztes Jahr begonnen. Eine Fassadenerneuerung im Erdgeschossbereich ist bereits abgeschlossen, in den zwei Obergeschossen, in denen überwiegend Eigentumswohnungen vorzufinden sind, soll sie in diesem Jahr folgen. Eine zügige Umsetzung der Fassadenerneuerung wurde und wird durch die hohe Anzahl an Eigentümern erschwert, da hierdurch eine Einigung, insbesondere im Hinblick auf die Materialwahl (Kosten werden durch Eigentümer getragen), erschwert wird. Im Hinblick auf den Pavillon werden seitens der Stadt bereits seit mehr als drei Jahren Gespräche mit den Eigentümern geführt und alternative Standorte gesucht. Zusätzlich wurde im Frühjahr 2009 ein Verkehrswertgutachten angefertigt, um den genauen Wert der Immobilie zu ermitteln. Im Sommer 2009 haben erneut Gespräche mit den Eigentümern stattgefunden. Im nächsten Schritt wird ein schriftliches Angebot an die Teileigentümer gemacht werden. Vor dem Hintergrund des im Frühjahr beginnenden Umbaus der Ostbahnstraße, soll ein zügiges Ende der Verhandlungen erreicht werden. Nach Abriss des Pavillons soll an dieser Stelle die Verkehrsführung optimiert und in diesem Zusammenhang die Etablierung eines attraktiven Stadtplatzes forciert werden, der einen weiteren Trittstein innerhalb der Ostbahnstraße auf dem Weg vom Hauptbahnhof zum Hauptgeschäftszentrum markieren wird (siehe Abb. 18 Planausschnitt).

#### 7.2.6 Ostring

Im „Knick“ kreuzen sich die Ostbahnstraße mit dem Ostring. Der Ostring ist Teil des äußeren Stadtrings zwischen der Rheinstraße und dem Nordring und nimmt für die innerstädtische Verkehrsabwicklung eine wichtige Funktion wahr. Durch die in der zweiten Jahreshälfte 2008 abgeschlossene Maßnahme, wurde die Situation im Bereich des Ostrings in vielerlei Hinsicht verbessert. Neben der Sanierung der Versorgungsleitung wurden die Straßendecke erneuert (Asphalt statt Pflaster), Radwege angelegt sowie der Straßenraum neu geordnet und begrünt. Neben einer besseren Verkehrsführung für alle Verkehrsarten, Steigerung der Attraktivität des Straßenraumes und einer besseren Erreichbarkeit des ansässigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, konnte mit dieser Maßnahme die Wohnqualität der angrenzenden Bebauung gesteigert werden.



Durch die attraktive Gestaltung der Straße sowie Minderung der Lärmemissionen durch die neue Pflasterung wird diese Maßnahme ebenfalls positive Auswirkungen auf die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des neu gestalteten Rosenplatzes haben.

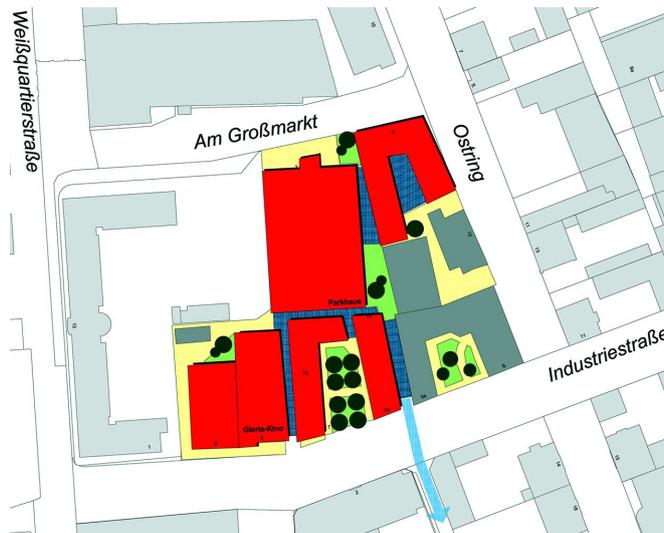
#### 7.2.7 Am Großmarkt

Zum Baustein „ Am Großmarkt“ gehört die Realisierung mehrerer, unterschiedlich großer Maßnahmen. Die im Rahmen des Werkstatt Innenstadt Prozesses erarbeiteten Ideen sehen vor, zum einen vorhandene Strukturen und Gebäude aufzugreifen und nach Möglichkeit umzunutzen und zum anderen die nach Abriss der ehemaligen Großmarkthalle übriggebliebene Restfläche (ein Teil wurde im Rahmen des Bau des Finanzamtes bereits überbaut) einer neuen Nutzung zu unterziehen, um die entstandene Offenlegung des Baublocks städtebaulich zu fassen.

In der Zeit zwischen dem Werkstatt Innenstadt Prozess und heute wurden bereits einige Maßnahmen umgesetzt. Ein ehemaliges Industriegleis – Verlängerung des hellblauen Pfeils in Richtung Norden in Abb. 19 – wurde zu einer überdachten Passage entwickelt und ein Gastronomiebetrieb (südöstliches rotes Gebäudes in der Grafik) mit einem temporären strandartigen Außenbereich im Innenhof eröffnet. Der nordöstliche Bereich des Baublocks wurde durch den Neubau eines modernen Wohnhauses mit Einzelhandelsnutzung im Erdgeschossbereich (Bio-Markt) einer neuen Nutzung unterzogen.



Abb. 19: Baustein Am Großmarkt



Die weitere Planung sieht vor, das vorhandene Kino-Gebäude (südwestlichstes rotes Gebäude), das seit Jahren nicht mehr genutzt wird, einer neuen Nutzung zu unterziehen. Geplant ist das Gebäude zu kulturellen Zwecken zu nutzen. In welcher Art und Weise dies geschehen soll, steht momentan noch nicht konkret fest. Aufgrund der das Gebäude umgebenden Wohnnutzung muss sich die zukünftige Nutzung jedoch in die Gesamtstruktur einfügen. Des Weiteren soll im mittleren Bereich des Blocks im Rahmen eines PPP-Projektes ein Parkhaus errichtet werden. Pläne für die Entwicklung liegen bereits vor, die Verhandlungen mit dem potentiellen Entwickler finden momentan statt. Der sich zwischen dem Kino und dem Gastronomiebetrieb befindliche Innenhof („Strand“) soll im Zusammenhang mit dem Parkhausbau zu einem modernen Dienstleistungsgebäude entwickelt werden.

### 7.2.8 Hafermagazin

Entstanden in den Jahren zwischen 1914 und 1916 als Speicherbau für die bayrische Garnison, bildet das Hafermagazin ein Paradebeispiel für die seinerzeit höchst innovative Konstruktionsweise. Es wurde als Eisenbetonskelettbau errichtet und besteht aus einem regelmäßigen Eisenbetongerüst aus Stützen, Hauptträgern, Nebenträgern und Deckenscheiben, das sich über sämtliche Geschosse erstreckt. Seit dem Abzug der zuletzt französischen Besatzung stand das



stadtprägende, imposante Gebäude über mehrere Jahre leer, weshalb es im Rahmen des Werkstatt Innenstadt Prozesses einer eigenen Werkstatt Gruppe zugeordnet wurde.

*Abb. 20: Baustein Hafermagazin*



Im Rahmen dieses Prozesses wurde unterschiedliche Konzepte ausgearbeitet die sich mit der Sanierung und späteren Nutzung des historisch wertvollen Gebäudes beschäftigten. In der Zwischenzeit wurde das Hafermagazin vollständig saniert und zu Wohnzwecken umgenutzt (siehe Abb. 20 links: vor der Sanierung; rechts: danach).

#### 7.2.9 Deutsches Tor

Bereits im Jahr 2004 hat eine Vorbereitende Untersuchung gemäß § 141 BauGB stattgefunden, um den Bereich des Deutschen Tores als Sanierungsgebiet auszuweisen. Die durchgeführte Voruntersuchung zeigte, dass städtebauliche Missstände vorlagen, die sich bislang auf der Grundlage des Instrumentariums des allgemeinen Städtebaurechtes nicht beseitigen ließen. Es war vielmehr die Ausweisung eines städtebaulichen Sanierungsgebietes nach dem besonderen Städtebaurecht erforderlich, um die Ziele zügig zu erreichen. Das Sanierungsgebiet wurde zu Beginn des Jahres 2007 per Satzung beschlossen.

*Abb. 21: Baustein Deutsches Tor (mit Abgrenzung „Sanierungsgebiet Deutsches Tor“) und Gestaltungskonzept Untertorplatz (rechts)*



Ziel ist es in Verbindung privater Baumaßnahmen und öffentlicher Erschließungsmaßnahme ein stabiles Nutzungsgefüge zu etablieren, das zum dauerhaften Erhalt der baulichen Substanz, zur Attraktivität des öffentlichen Raumes und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität des Platzes führt. Das Nutzungsgefüge soll darüber hinaus die gewerbliche Attraktivität des Untertorplatzes als nördlichen Abschluss der Königstraße erhöhen, das vorhandene Nutzungsprofil aus gewerblichen Einheiten im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen stärken und somit auch einen Beitrag zur wirtschaftlichen Belebung des unteren Abschnittes der Königstraße leisten. Daraus können wiederum Synergieeffekte und positive Auswirkungen auf angrenzende Stadträume resultieren.

Zusätzlich wurde aktuell ein Entwurf zur Umgestaltung des Untertorplatzes angefertigt (siehe Abb. 21 rechtes Bild). Dieser sieht vor den Platz zunächst neu zu gliedern. Durch die Verlagerung der Parkplätze entsteht ein neuer öffentlicher Raum, der möbliert, begrünt und beleuchtet die Aufenthaltsqualität des Bereiches deutlich erhöhen wird. Eine straßenniveaugleiche Pflasterung des gesamten Platzes soll an dieser Stelle nicht nur zu einer Verkehrsberuhigung führen, sondern zusätzlich die Zugehörigkeit zur Innenstadt (Fußgängerzone) unterstreichen. Das Zusammenspiel zwischen Aufwertung des Platzes, Sanierung der ihn umgebenden wertvollen Bebauung und die bereits vorhandene Grünfläche nördlich des Deutschen Tores wird nicht nur zu einer Attraktivierung der Königstraße, sondern als neuer nördlicher Stadteingang zur Belebung der ge-



samten Innenstadt beitragen.

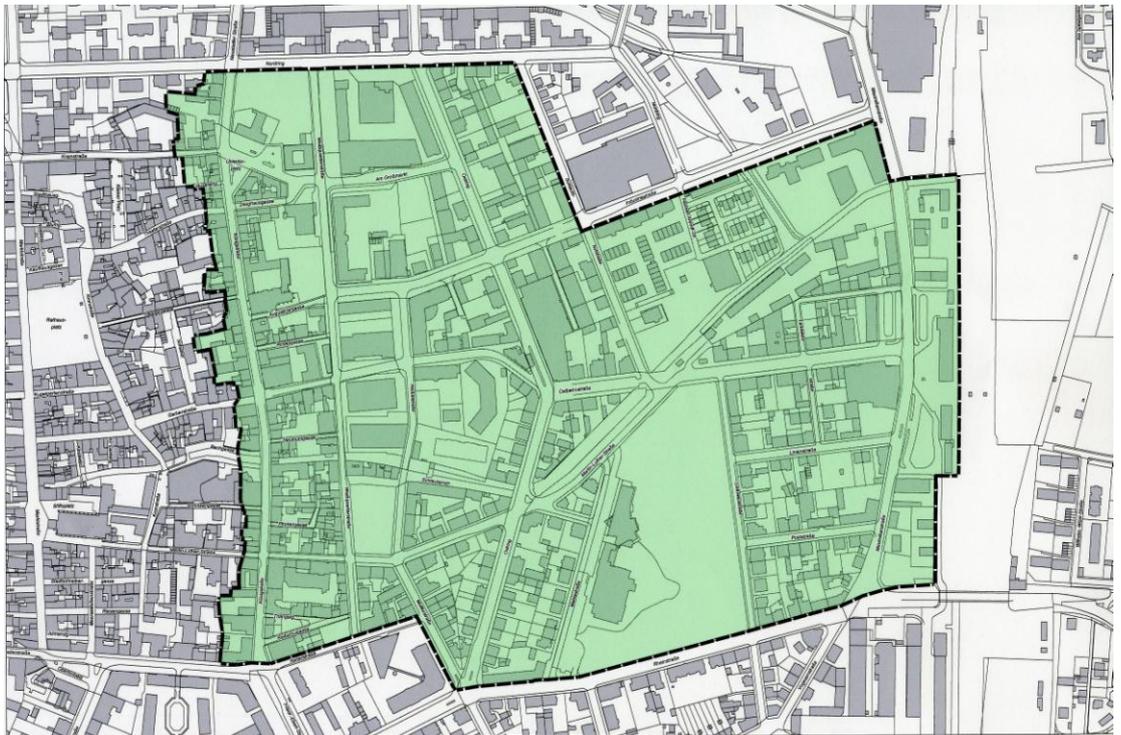
Der Geltungsbereich der zukünftig geplanten Stadtumbaumaßnahme östliche Innenstadt überlagert den Bereich des ausgewiesenen Sanierungsgebietes „Deutsches Tor“. Nach Maßgabe der §§ 171a bis d BauGB kann die Stadt bereits bestehende baurechtliche Satzungen des Allgemeinen oder Besonderen Städtebaurechts durch eine Stadtumbaumaßnahme ergänzen, deren einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen.



## 8 Abgrenzung des Stadtumbaugebietes

Der Bereich des geplanten Stadtumbaugebietes umfasst gegenüber dem Wettbewerbsbeitrag ein größeres Gebiet. Die angrenzenden Flächen des Wettbewerbsgebietes wurden im Nachgang analysiert. Es wurde festgestellt, dass insbesondere die Flächen, die als Potenzielle Veränderungsbereiche im Plan 4 des Wettbewerbsbeitrages dargestellt wurden, mittel- bis langfristig Veränderungen erfahren werden, wenn die Impulsbereiche mit hohen Ausstrahlungseffekten, die Projektierten Impulsbereiche und die Synergiebereiche einer Entwicklung zugeführt werden.

*Abb. 23: Abgrenzung des Stadtumbaugebietes*



Zudem wurde im Bereich des Deutschen Tores die Abgrenzung dem geplanten Sanierungsgebiet angepasst. Weiterhin hat man die angrenzende westliche Häuserzeile der Königstraße mit in das Stadtumbaugebiet aufgenommen, da langfristig davon auszugehen ist, dass bei einer gestalterischen Aufwertung der Straße auch die Grundstückseigentümer Sanierungsmaßnahmen an den Gebäuden vornehmen werden.



## 9 Fazit und weiteres Vorgehen

Das im Rahmen des Wettbewerbes Werkstatt-Innenstadt von der Stadt Landau initiierte Gesamtprojekt wird durch die zeitnahe Überführung in das Verfahren Stadtumbaumaßnahme Östliche Innenstadt langfristige und nachhaltige Wirkungen entfalten. Erste Erfolge, die im Zusammenhang mit dem bereits mehrere Jahre dauerndem Gesamtprozess erreicht werden konnten, bestätigen diese Annahme und wurden in den vorhergehenden Kapitel verdeutlicht.

Im Hinblick auf die übergeordnete Stadtentwicklungsstrategie stellt die Innenstadtentwicklung zusammen mit der bedarfsgerechten Entwicklung der Konversionsbereiche die einzige Alternative der Landauer Stadtentwicklungsplanung dar. Das Projekt fügt sich somit nahtlos in diese Strategie ein, ergänzt sie aber um ein wesentliches neues Element der Prozesskooperation und Verfahrensbeteiligung; das Landauer Beteiligungsmodell mit den Kooperationsebenen „Dialog Baukultur“, „Projektbezogene Kooperation“ (Projekt-Werkstätten mit Werkstatt-Gruppen) sowie „Aktivierende Beteiligung“ (Projektgruppe). Die bestehenden Werkstattgruppen, die Projektgruppe und der Dialog Baukultur wurden weitergeführt und sollen zukünftig auch fester Bestandteil des Verfahrens Stadtumbaumaßnahme bleiben.



<sup>1</sup>Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2008): Stadtumbau West – Stadtumbau in 16 Pilotstädte – Bilanz im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West. Druckerei DRUCKWERK, Oldenburg. S. 9-15

<sup>2</sup>Der Pamina Raum ist ein kommunaler, deutsch-französischer Zweckverband in der Pfalz, in Baden und im Elsass.: Palatinat (Pfalz), Mittlerer Oberrhein und Nord Alsace

<sup>3</sup>eigene Darstellung nach [http://www.kit-initiative-deutschland.de/UserFiles/image/Karte\\_Rheinland-Pfalz.gif](http://www.kit-initiative-deutschland.de/UserFiles/image/Karte_Rheinland-Pfalz.gif) ; <http://www.dav-sektionen-rhein-neckar>; <http://www.paminaev.de/paminaraum.html>

#### <sup>4</sup>Quelle Prognosstudie 2007 und 2004

<sup>5</sup>ist eine Kennzahl der Entstehungsrechnung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung. Sie ergibt sich aus dem Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen, abzüglich den Wert der im Produktionsprozess verbrauchten, verarbeiteten oder umgewandelten Waren und Dienstleistungen.

<sup>6</sup>Hierzu gibt es unterschiedliche Statistiken, die von „sofort“ beginnendem Rückgang bis zum Wachstum auch über 2020 hinausgehen. Zieht man alle Datensätze in die Analyse, erscheinen die in diesem Bericht genannten Bevölkerungsentwicklungszahlen am plausibelsten: Vgl. unter anderem: Bertelsmann Stiftung ([www.wegweiser-kommune.de](http://www.wegweiser-kommune.de)); Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2050 – Zweite regionalisierte Bevölkerungsberechnung (<http://www.statistik.rlp.de/analysen/demografie/index.html>) oder Raumberechnungssystem Rhein-Neckar des Verbandes Region Rhein-Neckar (<http://www.m-r-n.com/raumberechnung.0.html>)

<sup>7</sup>Als Medianalter wird jenes Alter bezeichnet, das eine Bevölkerung (Population) in zwei gleich große Gruppen einteilt (50% jünger – 50% älter als dieser Wert)

<sup>8</sup>Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2050 – Zweite regionalisierte Bevölkerungsberechnung S. 112ff (<http://www.statistik.rlp.de/analysen/demografie/index.html>)

<sup>9</sup>Fachvortrag am 29.11.2004 des Stadtentwicklungsdirektors der Stadt Maastricht Dr. Hans Hoorn bei einer öffentlichen Veranstaltung im Rahmen des Dialoges Baukultur Landau

<sup>10</sup>Fachvortrag am 02.03.2005 von Prof. Peter Zlonicky bei einer öffentlichen Veranstaltung im Rahmen des Dialoges Baukultur Landau. (ehemaliger Professor für Stadtplanung an den Universitäten Aachen, Dortmund, Hamburg-Harburg, München; Gastprofessur in Wien, Büro für Stadtforschung und Stadtplanung)