

### **2.3.3 Wohnen, Wirtschaft und Verkehr**

Aufgrund der Attraktivität unseres Verdichtungsraumes kann noch ein gewisses Bevölkerungswachstum durch die überregionale Zuwanderung erwartet werden. Der vorhandene Wohnungsbestand bietet dafür zu geringe freie Kapazitäten, so dass mit neuem Wohnbauland vorgesorgt werden muss. Der Wunsch nach größeren, familienfreundlichen Wohnungen oder Eigenheimen hat immer noch einen derartigen Umfang, dass auch daraus eine Nachfrage nach Wohnbauland entsteht. Seit Mitte der neunziger Jahre wurden hauptsächlich Eigenheime als Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut. Damit wuchs trotz rückläufiger Zahl fertig gestellter Wohnungen die Inanspruchnahme der Fläche. Da der Anteil älterer Menschen anwächst, die in ihrer vertrauten Wohnumgebung bleiben möchten, stehen ihre teilweise großzügigen und familiengeeigneten Wohnungen meist nicht dem Wohnungsmarkt zur Verfügung. Weiterhin kann seit einiger Zeit beobachtet werden, dass junge Menschen inzwischen früher ihre elterliche Wohnung verlassen. Auch dieses Verhalten ist Quelle für das Anwachsen der erforderlichen Wohnbaufläche in unserem Verdichtungsraum.

In Mannheim und Heidelberg sind die Gemarkungen bereits sehr weitflächig als Baugebiete genutzt. Beide Städte wollen hauptsächlich nur noch mit Stadtumbaumaßnahmen und mit einer Anpassung der Wohnungen bzw. durch Verbesserungen im Wohnumfeld auf die veränderten Ansprüche nach Wohnqualität und Wohnungsgröße reagieren.

Entlang der Bergstraße von Hirschberg bis Nussloch soll kein geschlossenes Siedlungsband entstehen, denn in der Folge würde viel von der Originalität der einzelnen Gemeinden an der Bergstraße verloren gehen. Die einzelnen Orte würden dann nicht mehr in ihrer Abgrenzung erfasst. Eine Bebauung der gliedernden Freiräume zwischen den Gemeinden an der Bergstraße würde den erforderlichen Artenaustausch von Tieren und Pflanzen zwischen Odenwald und Rheinebene massiv behindern. Auch würden dann die kühlen Hangwinde vom Odenwald nicht mehr in die Rheinebene strömen und damit zur Luftverbesserung im ausreichenden Maß beitragen. Deshalb bestehen in den Orten entlang der Bergstraße nur noch durch bauliche Abrundung und Ergänzung von Ortsteilen relativ kleinflächige Möglichkeiten neues Bauland bereitzustellen.

Das künftige Potenzial für den Wohnungsbau liegt deshalb vor allem also in der Rheinebene zwischen Mannheim und Heidelberg.

Da die Arbeitsmöglichkeiten in unserem Verbandsgebiet beinahe zu 90 % in Mannheim und Heidelberg gegeben sind, ist es von sehr großer Bedeutung, welche Verkehrsmöglichkeiten aus dem Umland zum Erreichen der Arbeitsstätten angeboten werden. In den Randbereichen von Mannheim und Heidelberg sowie im Umland lebt nämlich ein Großteil der Einwohner unseres Verbandsgebiets.

Die S-Bahn in Kombination mit den Stadtbahnen ist ein schnelles und die Umwelt wenig belastendes Verkehrssystem. Deshalb wird über das Leitbild vorgeschlagen, dass die neuen Wohngebiete entlang der S-Bahn und an den Linien der Stadtbahnen entwickelt werden

sollten. Auf diese Weise kann der Zunahme des Kfz-gebundenen Individualverkehrs entgegengewirkt werden. Die bisher vorgesehene Linienbildung für die S-Bahn sieht eine Nord-Süd-Erschließung entlang des Rheins von Lampertheim über den Hauptbahnhof Mannheim und Schwetzingen nach Hockenheim vor. Die Ost-West-Beziehung von Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim nach Heidelberg und in das Neckartal ist bereits in Betrieb. Eine weitere Linie soll über Weinheim, Ladenburg, Mannheim-Friedrichsfeld zum Hauptbahnhof in Mannheim geführt werden. Somit wäre aus dem Raum Schwetzingen, Oftersheim und Plankstadt die Stadt Heidelberg nur über den Hauptbahnhof Mannheim mit der S-Bahn erreichbar. Aus diesem Grund schlägt das Leitbild des Nachbarschaftsverbandes vor, die Schienenstrecke zwischen Schwetzingen und Friedrichsfeld ebenfalls für die S-Bahn zu nutzen. Dann könnte, über eine Umsteigemöglichkeit oder das so genannte "Flügeln" der S-Bahnzüge bei Mannheim-Friedrichsfeld, Heidelberg zeitgünstiger aus Richtung Schwetzingen erreicht werden. Eine entsprechend der Kriterien zur Nachhaltigkeit optimale Anbindung der gegebenen Flächenpotenziale für das Wohnen in der Rheinebene, das den Wohnwünschen der Bevölkerung weitgehend entspricht, könnte so erzielt werden. Deshalb wird mit dem Leitbild vorgeschlagen, an einer solchen Nord-Süd-Achse der S-Bahn von Weinheim nach Schwetzingen die Möglichkeiten zum Wohnungsbau in Ladenburg (10.2)<sup>1</sup>, in Mannheim-Friedrichsfeld (12.13) und in Oftersheim (14.4) zu entwickeln.

An der Ost-West-Verbindung kann mit dem Projekt "Mannheim 21" (12.17) und der Bahnstadt in Heidelberg (6.6) ein Angebot für qualitativvolles Wohnen in großer Zentrumsnähe mit enger Anbindung an bestehende und neue Arbeitsmöglichkeiten bereitgestellt werden. Durch dieses exemplarische Vorgehen in Heidelberg und Mannheim werden städtebauliche Mischstrukturen (Gemengelagen) gefördert, so dass dem immer noch spürbaren Trend einer zunehmenden räumlichen Trennung von Arbeiten und Wohnen mit seinem erhöhten Bedarf an Siedlungs- und Verkehrsflächen effektiv entgegengewirkt wird.

In der Zukunft ist mit einer deutlichen Zunahme der Teilzeit-Arbeitsplätze zu rechnen. Von knapp 20 % wird der Anteil an Teilzeitarbeitsplätzen in den nächsten 10 bis 15 Jahren voraussichtlich auf ca. 40 % ansteigen. Vor allem bei Teilzeitarbeitsplätzen wird darauf geachtet, dass sie von der Wohnung aus ohne großen Zeitaufwand erreicht werden können, da sonst das Verhältnis von Zeitaufwand zum Verdienst ungünstig wird. Nur ein schnell erreichbarer Teilzeitarbeitsplatz ist akzeptabel. Vor allem die Dienstleistungsbetriebe werden zur Stärkung ihrer Flexibilität am Markt Teilzeitarbeitsplätze anbieten. Das werden zunehmend auch hoch qualifizierte Arbeitsmöglichkeiten sein. Aufgrund der Zeitempfindlichkeit ihrer Beschäftigten, aber auch ihrer Kunden und Zulieferer, werden solche Dienstleistungsunternehmen ihren Standort an den Schnittstellen von S-Bahnlinien mit dem Schnellstraßensystem suchen. Deshalb werden solche Arbeitsplätze im Bereich von Mannheim 21 (12.17) und in der Bahnstadt (6.6) entstehen.

Ein interessanter Standort für derartige Dienstleistungsunternehmen könnte aber auch das ehemalige Bundesbahnausbesserungswerk in Schwetzingen (18.3) sein. Weiterhin

---

<sup>1</sup> Beschreibung und Abwägung unter dieser Gebiets-Nr. in Band II

interessant für Dienstleistungsunternehmen ist daneben der Gewerbepark Heddeshheim / Hirschberg (5.5 u. 7.8), da hier die Verknüpfung mit der S-Bahn und der Autobahn gegeben ist. Auf längere Sicht bietet auch das Gebiet "Oberfeld" (12.10) in Mannheim für Dienstleistungsbetriebe eine gute Entwicklungsmöglichkeit, da hier die Standortfaktoren für diese Art von Betrieben ebenfalls sehr günstig sind.

Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen suchen die Nähe zu den Universitäten und den Fachhochschulen. Hierfür bieten sich in Mannheim mit Mannheim 21 (12.17) aber auch mit dem Gewerbegebiet entlang der Floßwörthstraße gute Möglichkeiten. Heidelberg kann für eine solche Nachfrage Standorte im Neuenheimer Feld, auf dem Gelände des Alt-Klinikums aber vor allem in der Bahnstadt (6.6) bereitstellen.

Die bestehenden Gemengelagen, d.h. die Nähe von Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten sollen, durch städtebauliche Gestaltung und die Anpassung der Infrastruktur an neue Anforderungen, in Mannheim und in Heidelberg weiterentwickelt werden. Das vorgelegte Leitbild (vgl. Abbildung Leitbild Wohnen, Wirtschaft und Verkehr) als Handlungsrahmen setzt beim Stadtumbau in Mannheim und Heidelberg die Priorität. Ausgehend von den Verhaltensweisen der Bevölkerung (sozialer Aspekte) und den Anforderungen und Zukunftschancen der Betriebe (ökonomischer Aspekt) werden zur Abdeckung des ermittelten Flächenbedarfs Standortmöglichkeiten aufgezeigt, die durch ein künftiges S-Bahnnetz verbunden sind, so dass Umweltbelastungen (ökologischer Aspekt) möglichst nicht ansteigen, sondern in der Gesamtbetrachtung gemindert werden können.

Somit sind die neuen Siedlungsvorhaben des Flächennutzungsplans 2015/20 mit folgenden strategischen „Leitplanken“ bewertet:

- „Dezentrale Konzentration“ im Sinne einer Erhaltung der herausgehobenen Leistungsfähigkeit und Attraktivität von Mannheim, Heidelberg sowie Schwetzingen
- Priorität für Wohn- und Arbeitsstätten an der S-Bahn und am schienengebundenen Personennahverkehr
- Mobilisierung von Baureserven und Industriebrachen durch Umbau für Dienstleister und High-Tech-Unternehmen unter Nutzung traditioneller charakteristischer Bauwerke (Profil; Image; Ortstradition)
- Priorität für die Innenentwicklung
- Weiterentwicklung historisch gewachsener Nutzungsmischung (Gemengelage) unter Wahrung der Ortscharakteristik
- Neuentwicklung von Dienstleistungsstandorten im Umland nur mit S-Bahn-Anschluss (Teilzeitarbeitsplätze)
- Priorität für die S-Bahn-Erschließung unserer Großstadtregion unter Einbezug der Verbindung Weinheim, Mannheim-Friedrichsfeld, Schwetzingen, Hockenheim

Für die Entwicklung von Vorhaben, die nicht dem dargestellten Regelfall des Flächennutzungsplans 2015/20 entsprechen, sind die folgenden Prüffragen aufgestellt, damit auch diese Vorhaben in den vom Leitbild aufgestellten Entwicklungskorridor passen werden:

### **Sozialverantwortliche Wohnversorgung**

- Wird mit dem Vorhaben an die Versorgung von Wohnungssuchenden mit besonderem Wohnbedarf gedacht?
- Wird durch das Wohnungsbauvorhaben die wohnungsnahe Grundversorgung (Kindergärten, Schulen, Einzelhandel) langfristig gesichert?

### **Nachhaltige Standortsicherung für die Wirtschaft**

- Ist das Vorhaben als Standortförderung für umweltschonende Betriebe zu werten?
- Bedeutet das Projekt eine Stärkung für die innerstädtische Funktionsmischung und Attraktivität?
- Werden mit dem Projekt wohngebietsverträgliche Arbeitsplätze geschaffen?
- Stärkt das Projekt das Angebot von Teilzeitarbeitsplätzen mit einer Anbindung an schienengebundenen Personennahverkehr – verkehrsvermindernde Siedlungsstruktur - ?
- Wird durch das Projekt die Anbindungsqualität von Arbeitsstätten und Wohngebieten an den öffentlichen Personennahverkehr gesteigert?
- Wird durch das Projekt die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs gesichert?
- Erhöht das Projekt den Flächenbedarf für den motorisierten Individualverkehr?