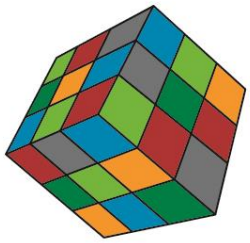
INTEGRIERTES STADT ENTWICKLUNGS KONZEPT LUDWIGSLUST



2. Fortschreibung 2015

Die vorliegende zweite Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Ludwigslust wurde im Rahmen des Konzeptaufrufs des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommerns für die Förderung von Projekten in der Prioritätenachse 4 „Förderung der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung“ erstellt.

BESCHLÜSSE

Die zweite Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Ludwigslust wurde dem Ausschuss für Bildung und Soziales sowie dem Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr am 11.02.2015 in einer Sondersitzung präsentiert und von beiden Ausschüssen einstimmig als Beschlussvorlage für die Stadtvertreterversammlung empfohlen. In der Stadtvertreterversammlung am 25.02.2015 wurde die zweite Fortschreibung abschließend beschlossen.

IMPRESSUM

Ludwigslust
Lust auf Leben
Stadt Ludwigslust

Ansprechpartner:
Herr Mach (Bürgermeister)
Frau Ehrecke
Herr Schiefele
Schloßstraße 38
19288 Ludwigslust

erstellt von

dieraumplaner
slapa & die raumplaner gmbh

Alt-Moabit 62
10555 Berlin
Tel 030 375 927 21
Fax 030 375 927 22
www.die-raumplaner.de

Bearbeiter
Dipl.-Ing. Sabine Slapa (strategische Leitung)
Dipl.-Ing. Stefanie Burgstaller (Projektleitung)
Dipl.-Geogr. Nadine Ranft (Projektmitarbeit)
B.Sc. Stadtplanung Hendrik Preusche (Projektmitarbeit, Erstellung der Pläne)
Jana Wasicki (Projektmitarbeit)

Ludwigslust, den 17.02.2015

INHALT

1 Einleitung 1
1.1 Anlass und Rahmenbedingungen 1
1.1 Aufgabe und Zielsetzung des ISEK 2
1.2 Vorgehensweise – 2. Fortschreibung 3
2 Bestandsanalyse und Bewertung 5
2.1 Lage im Raum 5
2.2 Historische Entwicklung 9
2.3 Städtebauliche Situation 10
2.4 Demografische Entwicklung 12
2.5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung 17
2.6 Wohnungsmarktentwicklung und Städtebau 26
2.7 Umwelt und Tourismus 28
2.8 Infrastrukturversorgung 34
2.9 SWOT-Analyse 51
2.10 Evaluation ISEK 2005 (1. Fortschreibung) 59
3 Lokale und interkommunale Zusammenarbeit 61
3.1 Bürgerbeteiligung 61
3.2 Öffentlichkeitsarbeit 61
3.3 Kooperationen mit Kommunen/Umland 62
4 Leitbilder 64
4.1 Strategische Entwicklungsziele 65
4.2 Handlungsfelder und Handlungsfeldziele 67
5 Umsetzungsstrategien und Organisationsstruktur 75
6 Maßnahmen- und Finanzierungskonzept 77
6.1 Schlüsselprojekte 77
6.2 Projektliste 101
7 Ausblick 113
8 Quellen 114

Vorbemerkung zu den Datenquellen

Die Daten in den Analyse-Themen „Demografie und Wohnungsmarkt“ liegen sehr differenziert vor, jedoch unterscheiden sich die Werte z.T. abhängig von der jeweiligen Quelle erheblich. Folgende Quellen lagen vor und wurden für die Analyse herangezogen:

- Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (StatA MV)
- Stadtbezogene Strukturanalysen des WIMES Wirtschaftsinstituts
- Eigene Erhebungen der Stadt Ludwigslust

In der Analyse wurden jeweils die Daten verwendet, die die höchste Konsistenz aufzeigen. Die Daten wurden dabei mit den entsprechenden Quellen hinterlegt.

Hinweis zur Geschlechtergerechtigkeit

Für eine bessere Lesbarkeit wurden im Bericht nur die männlichen Substantivformen verwendet. Gemeint sind jeweils beide Geschlechter.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AG	Arbeitsgruppe
BBL	Betrieb für Bau- und Liegenschaften des Landes MV
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BWS	Bruttowertschöpfung
e.V.	eingetragener Verein
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ESF	Europäischer Sozialfonds
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EW	Einwohner
FB	Fachbereich
ILEK	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
km²	Quadratkilometer
LEP M-V	Landesentwicklungsplan Mecklenburg-Vorpommern
LG	Lenkungsgruppe
LK	Landkreis
LUP	Ludwigslust-Parchim
LWL	Ludwigslust
MB	Maßnahmenbündel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWh	Megawattstunde
NSG	Naturschutzgebiet/e
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
REK	Regionales Entwicklungskonzept
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
StatA MV	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
STV	Stadtvertretung
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
Tab.	Tabelle

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Methodisches Vorgehen 3
Abb. 2 Phasen der Beteiligung 4
Abb. 3 Lage im Raum 5
Abb. 4 Karte Bebauungsstruktur 11
Abb. 5 Einwohnerentwicklung Ludwigslust 12
Abb. 6 Einwohnersaldo nach Stadt- und Ortsteilen 13
Abb. 7 Entwicklung der Alterskohorten in den Stadt-und Ortsteilen 14
Abb. 8 Abgleich reale Einwohnerentwicklung mit der Bevölkerungsprognose 15
Abb. 9 Entwicklung der Haushalte 16
Abb. 10 Übersicht Gewerbeflächen 20
Abb. 11 Entwicklung der Ein- und Auspendler 22
Abb. 12 Pendlerverflechtungen der Stadt Ludwigslust 2013 23
Abb. 13 Bodennutzung in Ludwigslust im Jahr 2013 29
Abb. 14 Flächennutzung Ludwigslust 31
Abb. 15 Touristische Sehenswürdigkeiten in Ludwigslust 33
Abb. 16 Karte Soziale und Kulturelle Infrastruktur 35
Abb. 17 Übersicht über die Spielplätze und Bewegungsflächen in Ludwigslust 38
Abb. 18 Überörtliches Verkehrsnetz 42
Abb. 19: Straßennetz von Ludwigslust 43
Abb. 20: Verkehrsstärken auf den Straßen in Ludwigslust 45
Abb. 21 Lärmkarte Ludwigslust 46
Abb. 22 Wärmebedarf (kWh) 48
Abb. 23: Energieverbrauchssektoren der Stadt Ludwigslust im Jahr 2012 49
Abb. 24: Räumliche Verteilung der Projekte des ISEK 2005 59
Abb. 25: Umsetzung der Projekte aus dem ISEK 2005 (Stand 01/2015) 59
Abb. 26 Logo der Stadt Ludwigslust 62
Abb. 27 Logo ISEK-Prozess 62
Abb. 28 Schwerpunkte des REK A 14 63
Abb. 29 Zielsystem ISEK 2015, zweite Fortschreibung 64
Abb. 30 Organigramm 76
Abb. 31 Karte Übersicht über die Schlüsselprojekte 78

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung der Altersgruppe 20-40 Jahre 12
Tabelle 2 Übersicht über gewerbliche Flächenpotentiale mit Baurecht 18
Tabelle 3 Realsteuervergleich: Hebesätze im Jahr 2013 19
Tabelle 4 Entwicklung Arbeitslosigkeit und Beschäftigung 21
Tabelle 5 Übersicht über allgemeinbildende Schulen 36
Tabelle 6 Altengerechte Wohnformen 40

1 EINLEITUNG

1.1 Anlass und Rahmenbedingungen

2014 startete die neue EU-Förderperiode, verbunden mit neuen Rahmenbedingungen für alle Europäischen Fonds. Über den Europäischen Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) können nunmehr bis zum Jahr 2020 (Ende der EU-Förderperiode) im Land Mecklenburg-Vorpommern über die Prioritätenachse 4 „Förderung der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung“ Projekte in Ober- und Mittelzentren gefördert werden. Die Ausgestaltung der Europäischen Fonds erfolgt jeweils mit den Operationellen Programmen (OP) der einzelnen Bundesländer.

Grundlage für eine Förderung im Rahmen der Prioritätenachse 4 bildet ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), das im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens bis Ende Februar 2015 beim Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommerns einzureichen ist. Dies bildet dann die Fördergrundlage in dieser EFRE-Prioritätenachse für Mittel- und Oberzentren. Zwei thematische Ziele sind in dieser Prioritätenachse festgeschrieben und müssen im ISEK berücksichtigt werden:

- Ziel 6: „Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz“
- Ziel 9: „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung“

In drei Maßnahmenbereichen können hier konkret Projekte gefördert werden:

- Förderung der dauerhaften Nutzung des Kulturerbes im Rahmen der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung in den Ober- und Mittelzentren
- Förderung der städtischen Umweltqualität im Rahmen der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung in den Ober- und Mittelzentren
- Förderung von städtischen Infrastrukturen im Handlungsfeld Integration in Bildung, Arbeit und Gesellschaft im Rahmen der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung in den Ober- und Mittelzentren

Das vorliegende ISEK fokussiert jedoch nicht allein auf diese mögliche Förderung. Für die Entwicklung von Mittel- und Oberzentren auch im Kontext ihres Umlandes existieren weitere Fördermöglichkeiten, die für Projekte und konkrete Maßnahmen ebenso in Anspruch genommen werden können, so

z.B. eine Förderung aus Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER).

Das vorliegende ISEK hat den Anspruch Ziele und Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung der Stadt Ludwigslust zu benennen, die es gilt mit konkreten Projekten und Maßnahmen zu hinterlegen, zunächst unabhängig von den Fördermöglichkeiten. Mit den im ISEK vorliegenden Schlüsselprojekten wird dann explizit auf die EFRE-Förderung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, d.h. u.a. auf die Prioritätenachse 4 Bezug genommen.

2002 erstellte die Stadt Ludwigslust erstmals ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Damals standen die demografische, wohnungswirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Stadt sowie die Weiterentwicklung der historischen Altstadt im Mittelpunkt. 2005 wurde das ISEK in Teilen fortgeschrieben; dabei wurden die räumlichen Handlungsschwerpunkte „Altstadt“, „Parkviertel“ und „Bahnhofsviertel“ mit unterschiedlichen Zielsetzungen und Maßnahmenbündeln festgelegt. Mit dem vorliegenden ISEK erfolgte nun die zweite Fortschreibung.

1.1 Aufgabe und Zielsetzung des ISEK

Das ISEK beschreibt die angestrebte und von allen Akteuren inkl. der Bevölkerung mitgetragene zukünftige Entwicklung der Stadt und erfüllt somit die Voraussetzung für die Zuteilung von Fördermitteln. Mit dem ISEK wird klar dargelegt und begründet, mit welchen Projekten die Stadt Ludwigslust ihre formulierten Ziele erreichen will. Vorhandene Leitbilder, Entwicklungsziele und Handlungsfelder wurden überprüft, zum Teil neu erarbeitet bzw. den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Zu beachten ist dabei, dass entsprechend der Weiterentwicklung einer Stadt ein ISEK immer nur ein Prozessdokument sein kann. Eine regelmäßige Überprüfung ist dringend geboten, verbunden mit einem jährlichen Monitoring.

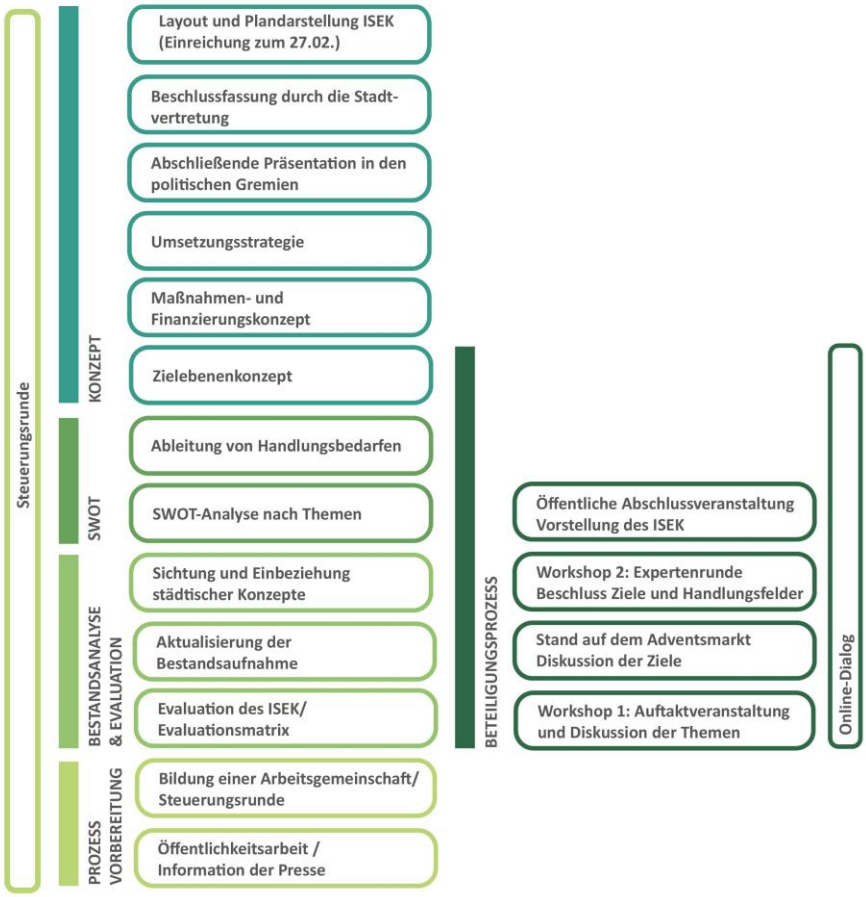
Dabei ist es wichtig, Stadtentwicklung nicht ohne Bewohner bzw. ohne die Zielgruppen zu denken: Diese sind immer wieder gefragt, sich aktiv an der Weiterentwicklung der eigenen Lebensumgebung zu beteiligen. Projekte und Planungen müssen heute mehr denn je gesellschaftlich mitgetragen werden, um erfolgreich umgesetzt werden zu können.

Mit der vorliegenden zweiten Fortschreibung sind aktuelle Problemlagen und Herausforderungen erfasst und unter Einbeziehung aller städtischen Konzepte bewertet worden. Gemeinsam mit Schlüsselakteuren aus Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft wurden Ziele und Handlungsfelder definiert und Projekte identifiziert, welche die Entwicklung der Stadt in den nächsten Jahren prägen sollen.

1.2 Vorgehensweise – 2. Fortschreibung

Die Erarbeitung des ISEKs wurde von einer Steuerungsrunde, bestehend aus dem Bürgermeister, Mitarbeitern der Stadtverwaltung, dem Geschäftsführer und dem Vorstand der Wohnungsbaugesellschaft bzw. –genossenschaft, politischen Vertretern sowie Vertretern aus dem Bildungs- und Sozialbereich und aus der Wirtschaft, begleitet. Diese bildeten das Steuerungsgremium während der Erarbeitung des ISEKs. Die Steuerungsrunde entschied über das methodische Vorgehen, über das Zielsystem und über den ISEK- Entwurf, bevor dieser an die politischen Gremien übermittelt worden ist.

Abb. 1 Methodisches Vorgehen



Quelle: eigene Darstellung

Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt und die Umsetzung des bestehenden ISEK evaluiert: Welche Ziele konnten erreicht werden und welche noch nicht umgesetzten Projekte sind noch aktuell und sollen in die Fortschreibung überführt werden? Bei der Bestandsaufnahme wurden neben statistischen Daten auch vorliegende städtische Teil-Konzepte sowie übergeordnete Planungen berücksichtigt. Eine SWOT-Analyse schloss die Bestandsaufnahme ab, hinterlegt mit konkreten

Handlungsbedarfen. Darauf folgte die Erarbeitung eines konkreten Zielsystems, gefolgt von einem Maßnahmen- und Umsetzungskonzept.

Diese Phase wurde von einem ersten Beteiligungsmodul begleitet. Der gesamte Beteiligungsprozess gliederte sich in zwei Stränge: Mehrere Workshopformate und ein Online-Dialog. Der webbasierte Dialog untergliederte sich in drei Phasen, entsprechend der analogen Beteiligungsinstrumente. Auf diese Weise konnte sich jeder Bürger entsprechend seiner Möglichkeiten in den Prozess einbringen. Über Presse und Printprodukte (Postkarten, Plakate) wurden fortwährend auf die Möglichkeit einer Beteiligung am Prozess hingewiesen. So konnte ein transparenter und dialogorientierter Prozess gestaltet werden.

Abb. 2 Phasen der Beteiligung

Quelle: eigene Darstellung

Die Phase der Beteiligung begann mit einer Auftaktveranstaltung (Workshop), in der Ideen, Themen und Bedarfe gesammelt wurden. Mit diesem Termin wurde parallel der Online-Dialog eröffnet. Die aus beiden Formaten gesammelten Ergebnisse und die Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme und der SWOT bildeten dann in der zweiten Phase die Grundlage für die Diskussion um Ziele, die wiederum mit der breiten Bevölkerung im Rahmen eines Adventmarktes und online diskutiert wurden. Gemeinsam mit Experten[1] wurden in einer dritten Phase in einem Workshop über Leitbilder, Entwicklungsziele und Handlungsfelder diskutiert und ein Zielsystem erarbeitet. Das erarbeitete Zielsystem wurde wiederum online zur Diskussion gestellt.

Anschließend sind die Schlüsselprojekte identifiziert worden. Sowohl die Stadt als auch die Bürger haben ihre Projektideen und Maßnahmen während des gesamten Erarbeitungsprozesses stetig eingegeben, so dass eine umfangreiche Liste entstanden ist. Aus dieser Liste hat die Steuerungsrunde gemeinsam Schlüsselprojekte mit der Priorität 1 benannt, die mit einem Projektdatenblatt ausgearbeitet worden sind. Die weiteren Projekte und Vorschläge sind in der Projektliste aufgeführt und werden ggf. zu einem späteren Zeitpunkt für eine entsprechende Förderung angemeldet. Ebenso ist eine Realisierung von Projekten mittels privaten Engagements durchaus gewollt.

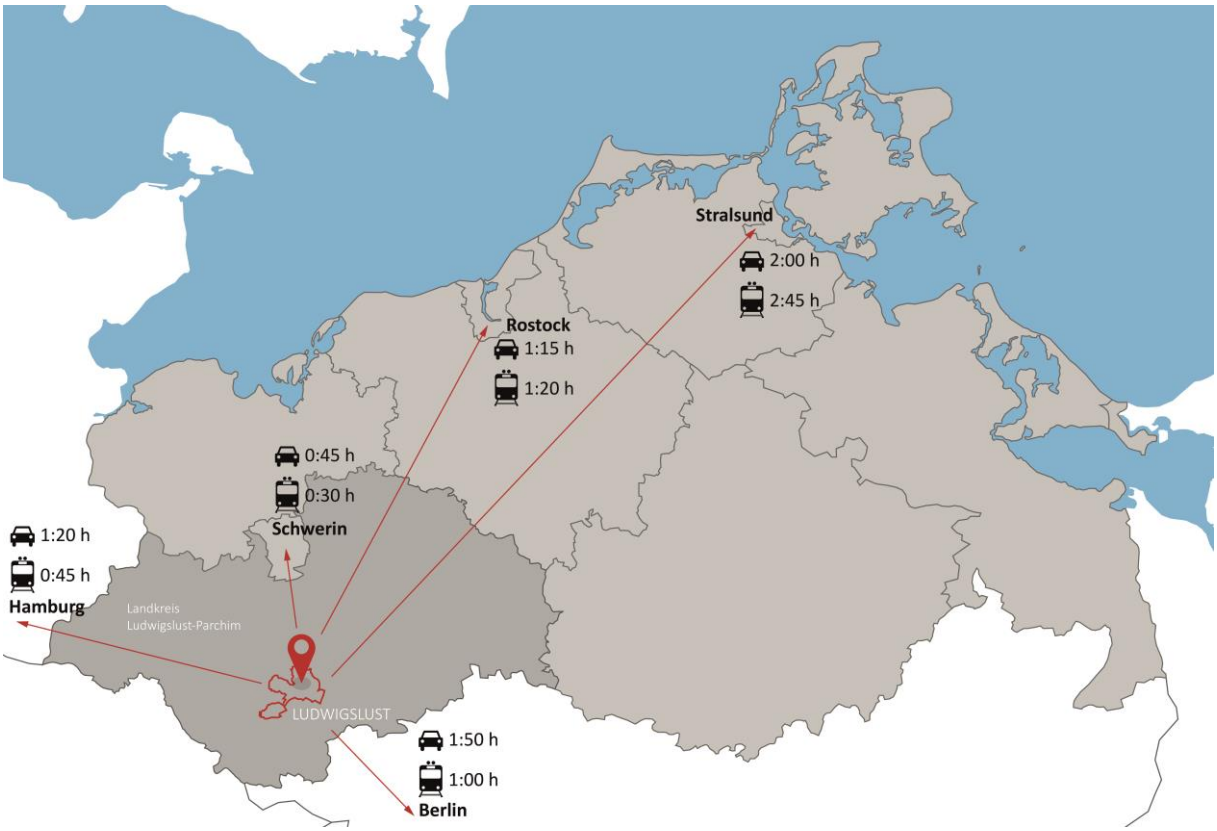
[1] Zur Expertenrunde wurden 16 Personen aus der Wirtschaft, dem Sozialbereich und lokalen Initiativen u.a. eingeladen. Eine Dokumentation der aller Beteiligungsformate befindet sich im Anhang.

2 BESTANDSANALYSE UND BEWERTUNG

2.1 Lage im Raum

Die Stadt Ludwigslust liegt im Norden Deutschlands, im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Sie ist ein Mittelzentrum im Landkreis Ludwigslust-Parchim. Die Stadt liegt an der Autobahn A24, die Berlin mit Hamburg verbindet. In naher Zukunft wird überdies die A14 ausgebaut. Die Nähe zur maritimen Wirtschaft und zur Hansestadt Hamburg verschafft der Stadt einen logistischen Vorteil. Zudem ist sie ein ICE-Haltepunkt auf der Verbindung Berlin-Hamburg. Seit 2012 gehört der Landkreis zur Metropolregion Hamburg, was die Bekanntheit des Wirtschaftsstandorts verstärkt.

Abb. 3 Lage im Raum



Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

2.1.1 Regionale Einbindung

Die Stadt ist eng mit den Metropolen Hamburg und Berlin verbunden. Der Fernverkehrsbahnhof macht die Stadt sowohl als Arbeitsort, als auch als Wohnort sehr attraktiv. Berlin ist mit dem ICE in

ca. 65 min. und Hamburg in rund 45 min. zu erreichen. Weiterhin gibt es Fernverkehrsverbindungen nach Rostock, Magdeburg und Leipzig. Die Landeshauptstadt Schwerin ist in 30 km über die Bundesstraße B106 zu erreichen.

Über die Bundesstraßen B106/191 und die B5 ist die Stadt direkt mit ihrem Umland verbunden. Als Mittelzentrum fungiert die Stadt als Dienstleistungs- und Handelszentrum für das angrenzende Umland und übernimmt so wichtige zentralörtliche Funktionen.

Die Stadt Ludwigslust ist gleichzeitig Sitz des Amtes Ludwigslust- Land, einem Gemeindeverbund von 12 Gemeinden. Sie arbeitet weiter mit den Städten Neustadt-Glewe und Grabow zusammen. Ein gemeinsames Entwicklungskonzept (REK A14) ist in der Entstehung.

2.1.2 Übergeordnete Planungen

Die Entwicklungen der Stadt Ludwigslust sind eingebettet in Entwicklungsstrategien des Landes und des Landkreises. Mecklenburg-Vorpommern erarbeitet zeitgleich die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP) aus dem Jahr 2005. Auf Landkreisebene wurde das Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) im Jahr 2014 überarbeitet und aktualisiert. Ebenfalls im Jahr 2014 erarbeiteten die Gemeinden Ludwigslust, Neustadt-Glewe und Grabow in Kooperation mit dem Landkreis ein Regionales Entwicklungskonzept (REK A14), um die Wirtschaftsregion zu stärken. Das ILEK, wie auch das REK A14 werden ab 2015 ihre Wirkkraft entfalten.

Darüber hinaus hat die Stadt Ludwigslust verschiedene sektorale Planungen erstellt, die im Weiteren je nach aktuellem Bearbeitungsstand in das ISEK mit eingeflossen sind: Einzelhandelskonzept (2008), Stadtmarketingkonzept (2013), Verkehrskonzept (2015, in Bearbeitung), Energiekonzept (2015, in Bearbeitung), ein Waldentwicklungskonzept (in Bearbeitung) und der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan LU 27 Helene- von- Bülow- Straße für das Garnisonsgelände Ludwigslust (in Bearbeitung).

Die Konzepte auf Landkreisebene, wie auch die städtischen Konzepte finden in der Fortschreibung des ISEKs Berücksichtigung. Die Konzepte der Landes- bzw. Landkreisebene werden nachfolgend kurz vorgestellt.

Landesentwicklungsplan 2005 und erste Ergebnisse der Fortschreibung 2014

Im LEP 2005 wurden zwölf Leitlinien für die zukünftige Entwicklung festgeschrieben. Allen Leitlinien zugrunde liegt die Absicht eine „ […] nachhaltige(n) Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt […]“. Die Schaffung und der Erhalt von Arbeitsplätzen hat bei allen Entscheidungsprozessen oberste Priorität.[2] Folgende Aussagen wurden zur Stadt Ludwigslust getroffen:

[2] [LEP M-V 2005], S. 13

- Das überregionale Schienennetz Ludwigslust - Parchim - Waren (Müritz) wurde neben anderen vorrangig betrachtet und sollte weiter ertüchtigt werden.[3]
- Der Ausbau der A14 und die entsprechende Anbindung[4], außerdem wurde für die Stadt Ludwigslust (LWL) ein Bedarf für eine Ortsumgehung eingetragen.[5]
- Die Stadt LWL ist Mittelzentrum und umfasst einen Mittelbereich über 33 Gemeinden (darunter auch die Städte Grabow und Neustadt-Glewe), der Mittelbereich gehört zum Oberbereich Schwerin[6]
- Die Region um die Stadt LWL ist Vorbehaltsgebiet für den Tourismus (Erreichbarkeit sichern, Kulturgüter schützen, Beherbergungskapazitäten ausbauen, Angebote ausbauen etc.)[7]

Der LEP Mecklenburg Vorpommern (M-V) sieht für die Stadt Ludwigslust keine maßgeblichen Änderungen vor. Ludwigslust ist nach wie vor Vorbehaltsgebiet für den Tourismus. Auch die zentralörtlichen Zuschreibungen (Mittelzentrum und Mittelbereich) sind nicht verändert worden. Dennoch haben sich die Rahmenbedingungen im gesamten Bundesland verändert. Die Auswirkungen des demografischen Wandels sind stärker spürbar geworden. Alle Regionen in M-V werden langfristig schrumpfen, daraus entsteht auch ein Fachkräftemangel, dem aktiv begegnet werden muss. Die Ziele für die Siedlungsentwicklung haben sich dahingehend verändert, dass der Fokus auf die Innenentwicklung gelegt wird. Die Neuausweisung von Bauflächen soll reduziert werden, neue Siedlungsflächen am Ortsrand nur unter günstigsten Umständen ausgewiesen werden. Alle Bautätigkeiten sollen zugunsten der Innenverdichtung abgewogen werden, um ein dichtes Netz für die Daseinsvorsorge auch langfristig aufrechterhalten zu können.[8] Dem demografischen Wandel entsprechend muss auch der Wohnraum zunehmend barrierefrei und generationsübergreifend gestaltet werden. Eine weitere Änderung betrifft die Einzelhandelsstandorte. Von nun an dürfen großflächiger Einzelhandel über 2.000 m² nur in Ober- und Mittelzentren realisiert werden.[9] Des Weiteren soll die Gesundheitswirtschaft branchenübergreifend weiterentwickelt werden, gemäß dem Masterplan Gesundheitswirtschaft Mecklenburg-Vorpommern 2020.[10] Im Bereich Verkehr soll im Straßennetz die Erreichbarkeit erhalten bzw. erhöht werden, außerdem soll der Ausbau von Radwegen weiter vorangetrieben werden, gemäß dem Nationalen Radverkehrsplans. Konkret soll die Ortsumgehung-Süd für die B5 der Stadt Ludwigslust umgesetzt werden.[11] Das Stadtgebiet liegt auch in einem Vorrangraum zur Speicherung von Erdgas, Synthesegas und Druckluft. Die erneuerbaren Energien sollen weiter ausgebaut und eine wirtschaftliche Teilhabe der Bürger gewährleistet werden.

[3] [LEP M-V 2005], S. 56
[4] Ebd., S. 58
[5] Ebd. S. 77
[6] Ebd. S. 73
[7] Ebd. S. 20f.
[8] [LEP M-V Fortschreibung], S. 33f.
[9] Ebd. S. 38
[10] Ebd. S. 41
[11] Ebd., S. 53

Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept des Landkreises Ludwigslust-Parchim (ILEK)

Für die EU-Förderperiode ist auch das ländliche Entwicklungskonzept des Landkreises neu aufgestellt worden. In vier Handlungsfeldern werden die Handlungserfordernisse beschrieben. Der Landkreis ist eine ländlich geprägte Region. Als angrenzender Kreis an die Städte Hamburg und Schwerin ist dieser vielerorts vor allem ein Wohnstandort. Diese Qualität soll auch weiterhin befördert werden. Außerdem ist Ludwigslust-Parchim der zweitgrößte Flächenlandkreis Deutschlands, was eine flächendeckende Versorgung mit notwendiger Infrastruktur immer wieder vor Herausforderungen stellt. Vier Großschutzgebiete liegen anteilig im Landkreis. Diese bergen enorme touristische Potentiale abseits des Massentourismus. Ein naturnaher und nachhaltiger Tourismus soll auch die regionale Wirtschaft langfristig mehr stärken.

In der „Kommunal- und Siedlungsentwicklung“ (Handlungsfeld 1), soll die Innenverdichtung durch Ausbau und Sanierung bestehender Substanz gefördert werden. Die Daseinsvorsorge soll flächendeckend im Landkreis auch in Zukunft gewährleistet werden. Um die finanzielle Handlungsfähigkeit auch von kleinen Dörfern langfristig zu erhalten, muss zivilgesellschaftliches Engagement weiter gestärkt werden, neben der aktiven Nutzung von entsprechenden Fördermitteln.

Die im zweiten Handlungsfeld „Bildung, Soziales, Gesundheit“ benannten Maßnahmen sollen vor allem die Lebensqualität in der Region stärken. Anreize für junge Familien müssen geschaffen und älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern eine qualitätsvolle Lebensumgebung garantiert werden. Dabei ist der Mehrgenerationen-Gedanke als positiver Synergieeffekt zu nutzen.

Im Handlungsfeld „Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Beschäftigung“ soll der Tourismus als Einnahmequelle in der Region bis 2020 weiter gefördert werden. Um den Standortwettbewerb auch in Zukunft gut bestreiten zu können, müssen flächendeckend die Breitbandversorgung ausgebaut und frühzeitig in zukünftige Arbeitskräfte investiert werden, um dem Fachkräftemangel zu begegnen.

Im vierten und letzten Handlungsfeld „Verkehr, Mobilität“ wird die Erreichbarkeit der Region, aber auch innerhalb der Region als ein wichtiges Ziel benannt. Hier muss es um einen bedarfsgerechten Lösungsweg gehen, der den vielfältigen Ansprüchen Vorort gerecht wird. Des Weiteren muss in das Wegenetz investiert und langfristig das regionale Radwegekonzept umgesetzt werden. Die Metropole Hamburg ist für die Region ein wichtiger Arbeitgeber. Um langfristig von den positiven Wechselwirkungen in der Region zu profitieren, muss die Erreichbarkeit mittels ÖPNV und auf der Schiene weiter ausgebaut werden.[12]

Regionales Entwicklungskonzept (REK A14)

Das REK A14 dient als Handlungsrahmen für die gezielte Gewerbeflächenentwicklung in der Region entlang des Streckenverlaufs der künftigen A14. Die Städte Ludwigslust, Neustadt-Glewe und Grabow hatten hierfür bereits 2013 eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Ziel ist es, die Effekte des

[12] [ILEK LuP], (letzter Zugriff am 25.11.2014) und [LEP M-V 2005]

Ausbaus der A14 schon im Vorfeld für die Region günstig zu steuern und zu beeinflussen. Das Regionale Entwicklungskonzept verfolgt Ziele in vier Bereichen[13]:

- Gewerbeflächenentwicklung
- Regionale Kooperationen
- Verkehr und andere Rahmenbedingungen
- Wirtschaft, Branchenentwicklung

2.2 Historische Entwicklung

Ludwigslust ging aus dem ritterlichen Gut Klenow hervor, welches urkundlich erstmalig 1333 Erwähnung fand. Der Herzog Christian Ludwig II. ließ im 18. Jahrhundert ein Jagdschloss errichten. Ihm zu Ehren erhielt der Ort 1754 den Namen „Ludwigs Lust“.[14]

Durch die Verlagerung der Residenz des Großherzogs zu Mecklenburg in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde die städtische Entwicklung eingeleitet. 1876 erhielt Ludwigslust Stadtrecht und wurde 1922 Kreisstadt. In der Folgezeit wurde die Stadt weiter verdichtet, wobei die barocke Gesamtkonzeption eine im Wesentlichen kontinuierliche Weiterentwicklung erfuhr. Nach dem 2.Weltkrieg war die Entwicklung durch den sogenannten sozialistischen Aufbau geprägt. Es entstanden Neubaugebiete in Plattenbauweise, Industriegebiete, maßstabsprengende bauliche Anlagen am Rande des historischen Stadtkernes sowie eine die Stadt durchschneidende Kernentlastungsstraße.[15]

Der historische spätbarocke Stadtkern stand bereits vor 1990 unter Denkmalschutz und ist dadurch in seiner Ursprünglichkeit erhalten geblieben. Seit der Wende wurden erheblich finanzielle Mittel auf die Sanierung der Altstadt verwendet, so dass die Gebäudesubstanz dort heute weitestgehend saniert ist.

Die Stadt Ludwigslust hat vier ländlich geprägte Ortsteile: Glaisin, Kummer, Hornkaten und Niendorf-Weselsdorf. Die Gemeinde Techentin wurde 1972 in das Stadtgebiet eingemeindet.

[13] [REK A14], (letzter Zugriff am 25.11.2014)
[14] [Monitoring Stadtentwicklung LWL 2014], S. 8
[15] [ISEK 2002], S. 2

2.3 Städtebauliche Situation

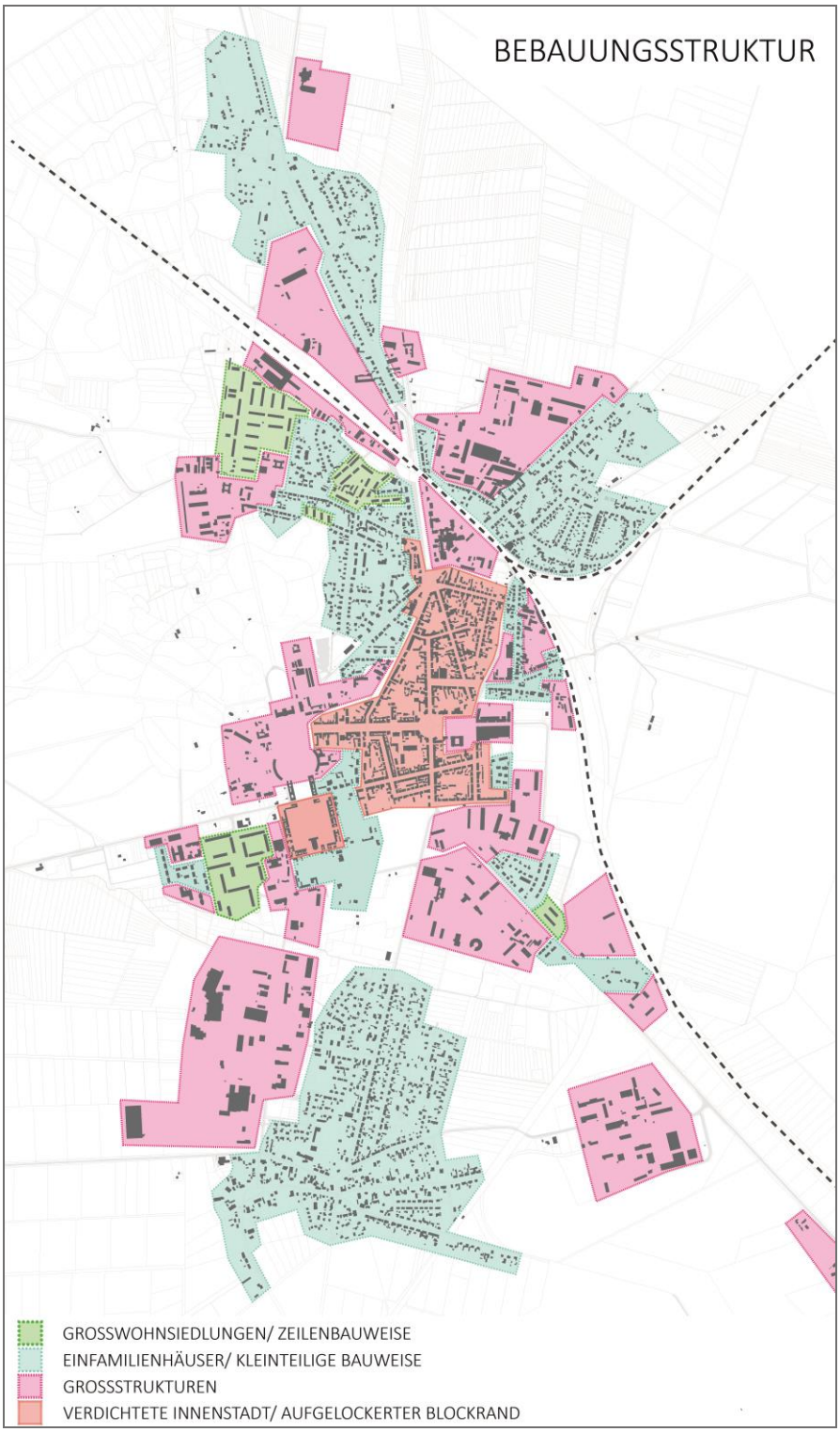
Die Kernstadt Ludwigslust weist im Wesentlichen vier baulich-räumliche Strukturen auf. Eine spätbarocke, denkmalgeschützte Altstadt, zwei Wohnsiedlungen in zu Teilen industriell gefertigter Bauweise (Parkviertel, Bahnhofsviertel) und großflächige Einfamilienhaussiedlungen. In der Kernstadt gibt es zwei Gewerbestandorte, das Gewerbegebiet Süd entlang der Bauernallee und das Gewerbegebiet Grandweg an der Bundesstraße 106. Das Stadtgebiet wird durch die Bahntrasse zerschnitten. Darüber hinaus trennen die Hochbrücken der B 106 gewachsene Wohnquartiere. Der Ludwigsluster Schloßpark reicht mit seinen Schlossanlagen bis in die Altstadt hinein und prägt so maßgeblich die Innenstadt. Diese wird geprägt durch zwei Achsen:

- Historische Schlossachse: Schloss – Bassin – Stadtkirche
- Schloßstraße: Schlossplatz – Alexandrinenplatz – Lindencenter am Marstall

Kommend aus Norden führt der Ludwigsluster Kanal durch die Altstadt über das Bassin/Kaskaden und verlässt die Stadt durch den Schloßpark in Richtung Westen. Im Stadtbild zeigt er sich als kleiner eingeschnittener Graben, der stark bewachsen ist. Er verläuft entlang der Kanal- und Bahnhofsstraße. Hier verbinden etliche kleine Brückenbauwerke die angrenzenden Wohnsiedlungen und an der Bahnhofstraße das Stift Bethlehem. Der medizinische Gesundheitsstandort ist einer der Standorte des Westmecklenburg Klinikums Helene-von-Bülow. Durch den Kanal und die Bahntrasse ist dieses Areal von der umliegenden Stadt weitestgehend abgegrenzt und bildet so eine eigene bauliche Nutzungseinheit.

Im innerstädtischen Bereich gibt es mehrere großflächige Areale, die momentan brach liegen bzw. ohne aktive Nutzung sind. Im Norden gibt es das Gelände der alten Bahnpost. Diese ist nicht mehr im Betrieb und wurde in Teilen bereits abgerissen. Ebenso liegt die Fläche des ehem. Eierlagers, angrenzend an den Krankenhausstandort sowie an die Bahntrasse brach. Diese Fläche wird gegenwärtig als „wilder“ Parkplatz genutzt. Ein Bebauungsplan für dieses Gebiet untersagt hier die Ansiedelung von großflächigem Einzelhandel. Östlich des Lindencenters, im Garnisonsgelände gibt es ebenfalls eine Fläche ohne zugewiesene Nutzung. Außerdem gibt es Potentialflächen für Wohnen hinter der alten Post an der Schloßstraße und im Parkviertel.

Abb. 4 Karte Bebauungsstruktur



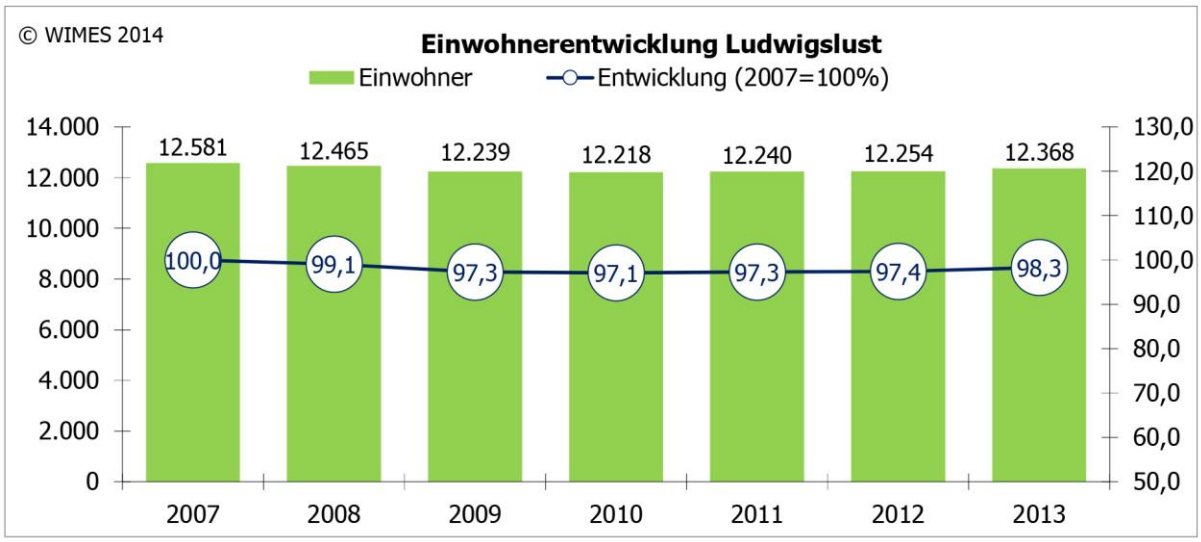
Quelle: eigene Darstellung, die raumplaner

2.4 Demografische Entwicklung

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Ludwigslust hatte im Jahr 2013 eine Bevölkerungszahl von 12.368 Einwohnern. Seit 2007 ist ein Rückgang von 1,7 % zu verzeichnen. Die Stadt kann seit 2011 leichte Zuwächse vor allem durch Zuwanderung verzeichnen. Der Bevölkerungsverlust ist nur auf ein negatives natürliches Saldo zurückzuführen, leichte Wanderungsgewinne ergeben ein Migrationssaldo seit 2007 von -213 Personen. [16]

Abb. 5 Einwohnerentwicklung Ludwigslust



Quelle: [Strukturanalyse LWL 2014], S. 4

Insgesamt ist festzustellen, dass Ludwigslust eine Stadt ist, die in den letzten 21 Jahren einen deutlichen Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen hatte, in den letzten Jahren jedoch Wanderungsgewinne verzeichnen konnte.

In der Stadt Ludwigslust zeigte die Geschlechterproportion im Jahr 2013 ein Verhältnis von 52,26 % Frauen zu 47,74 % Männern. Diese weicht damit leicht vom bundesdeutschen Durchschnitt (50,9 % Frauen: 49,1 % Männer) ab. Betrachtet man allerdings die Gruppe der 20- bis 40-Jährigen zeigt sich eine andere Aufteilung, verbunden mit einem Ungleichgewicht. Die Verteilung im Jahr 2013 liegt bei 54 % Män-

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung der Altersgruppe 20-40 Jahre

Bevölkerung im Alter von 20-40 Jahren				
Jahr	Männer	Frauen	Männer	Frauen
1992	1.949	1.873	51 %	49 %
2002	1.821	1.459	56 %	44 %
2012	1.563	1.356	54 %	46 %

Quelle: Statistisches Landesamt M-V

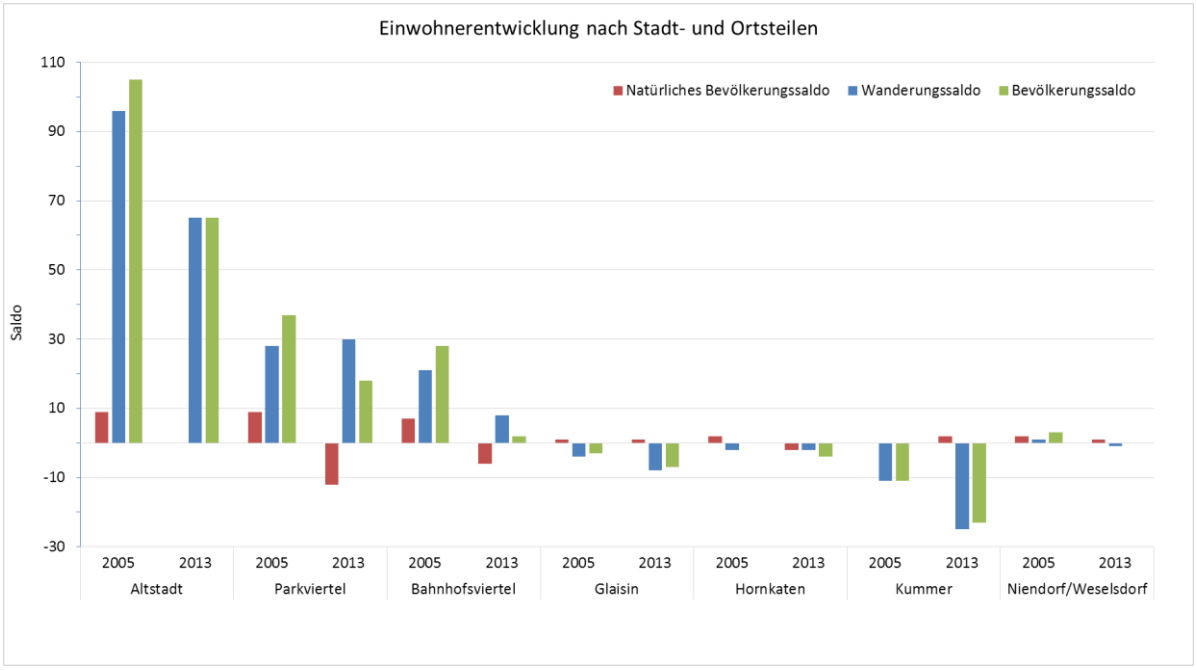
[16] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 4 ff.

ner und 46 % Frauen, was eine erhebliche Abweichung von den deutschlandweiten Zahlen darstellt und sich negativ auf die Bevölkerungsentwicklung auswirkt. [17]

Betrachtet man die Entwicklung der Bevölkerung seit 2007 bis 2013 nach Altersgruppen, so konnten die jungen Jahrgänge bis 15 Jahre eine positive Bilanz verzeichnen. Die Gruppe der 15- bis 25-Jährigen hingegen verzeichnet die größten Verluste. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass viele die Stadt für die Ausbildung verlassen. Ebenso verlor die Stadt in diesem Zeitraum Personen im erwerbsfähigen Alter, wohingegen die Entwicklung der Senioren positiv beschrieben werden kann.[18]

Im Folgenden wird nochmals kurz auf die Entwicklung in den Stadtgebieten Altstadt, Parkviertel und Bahnhofsviertel sowie auf die der Ortsteile eingegangen. Die innerstädtischen Quartiere haben in den letzten Jahren eine positive Entwicklung erlebt, auch wenn das Saldo im Bahnhofsviertel zum Vergleichsjahr 2005 geschrumpft ist. Die ländlich geprägten Ortsteile hingegen sind - bis auf Niendorf/Weselsdorf - geschrumpft. Vor allem Wanderungsverluste prägen diese Orte.

Abb. 6 Einwohnersaldo nach Stadt- und Ortsteilen



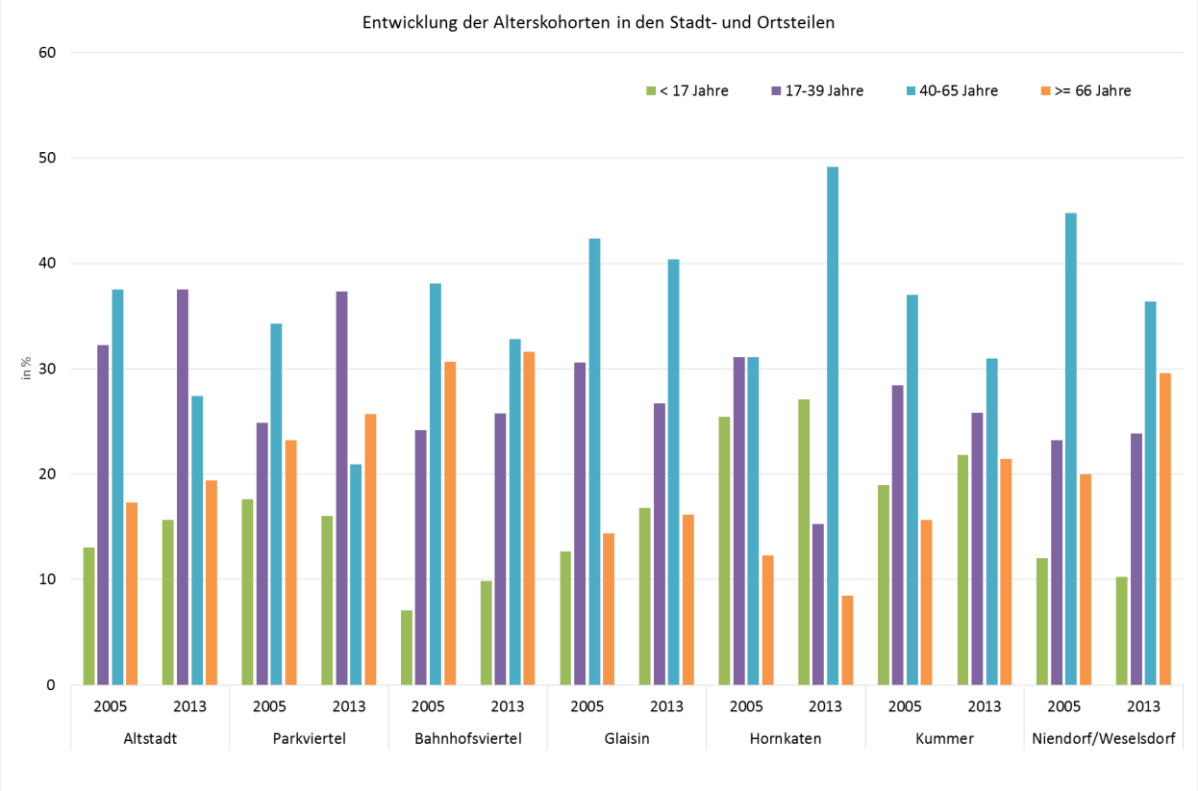
Quelle: Einwohnermeldeamt Ludwigslust, eigene Darstellung

Alle Ortsteile bis auf das Parkviertel weisen eine klassische Alterspyramide auf, das heißt wenig junge sowie wenig sehr alte Personen. Die mittleren Jahrgänge und die Personen im Renteneintrittsalter dominieren diese Ortsteile. Im Parkviertel ist das Verhältnis von jungen und alten Menschen ausgewogener. Hier leben relativ viele junge, wie auch alte bis sehr alte Personen. Das Bahnhofsviertel fällt ebenso auf, denn hier leben schon seit 2005 im Verhältnis viele Menschen über

[17] [StatA MV Bevölkerung 2013]
[18] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 6

65 Jahre. Das erlaubt den Schluss, dass sich hier in der Bewohner bzw. Mieterstruktur in den letzten Jahren nicht sehr viel verändert hat. [19]

Abb. 7 Entwicklung der Alterskohorten in den Stadt-und Ortsteilen



Quelle: Einwohnermeldeamt, eigene Darstellung

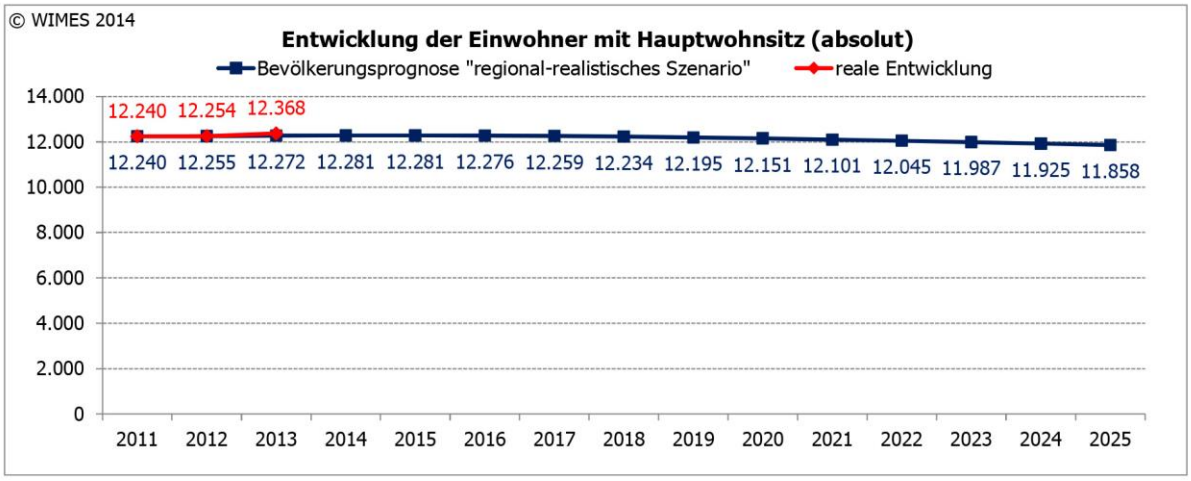
In den Stadt- und Ortsteilen Altstadt, Parkviertel, Bahnhofsviertel, Glaisin, Hornkaten, Kummer und Niendorf/Weselsdorf lebten 2013 rund 2017 Ausländer. Das sind rund 4 % an dieser Bevölkerung. Bei der Verteilung auf die Stadt- und Ortsteile kann eine signifikante Konzentration im Parkviertel (8,4 %) und in der Altstadt (5,3 %) festgestellt werden. Dies ist ein Anstieg von sieben Prozentpunkten im Parkviertel und rund 4 Prozentpunkte in der Altstadt seit dem Jahr 2005. Der Grund liegt in der Wohnstruktur der Gebiete. Das Parkviertel wurde beginnend in den 80er Jahren in Plattenbauweise errichtet und mit Beginn der 90er Jahre durch monolithische Wohnhäuser in moderner Bauweise ergänzt und weist somit eine Vielzahl von bezahlbaren Wohnungen auf. Die Wohnungen bewirtschaften zu Teilen u.a. die Wohnungsbaugenossenschaft Ludwigslust eG sowie die VEWOBA Wohnungsbaugesellschaft Ludwigslust mbH, ein städtisches Tochter-Unternehmen. Auch die Altstadt ist geprägt von mehrgeschossigen Wohnhäusern u.a. mit Mietwohnungen.

[19] Einwohnermeldeamt Ludwigslust

2.4.2 Bevölkerungsprognose

Das wimes-Wirtschaftsinstitut erstellte bereits für die Stadt Ludwigslust eine Bevölkerungsprognose im Jahr 2012. Diese geht langfristig von einem weiteren Bevölkerungsverlust bis 2025 um 3,1 % aus. Der Abgleich mit der realen Entwicklung in den Jahren 2011, 2012 und 2013 zeigt nur geringe Abweichungen, was die Gültigkeit der Prognose belegt.[20]

Abb. 8 Abgleich reale Einwohnerentwicklung mit der Bevölkerungsprognose



Quelle: [Strukturanalyse LWL 2014], S. 5

2.4.3 Entwicklung der Haushalte

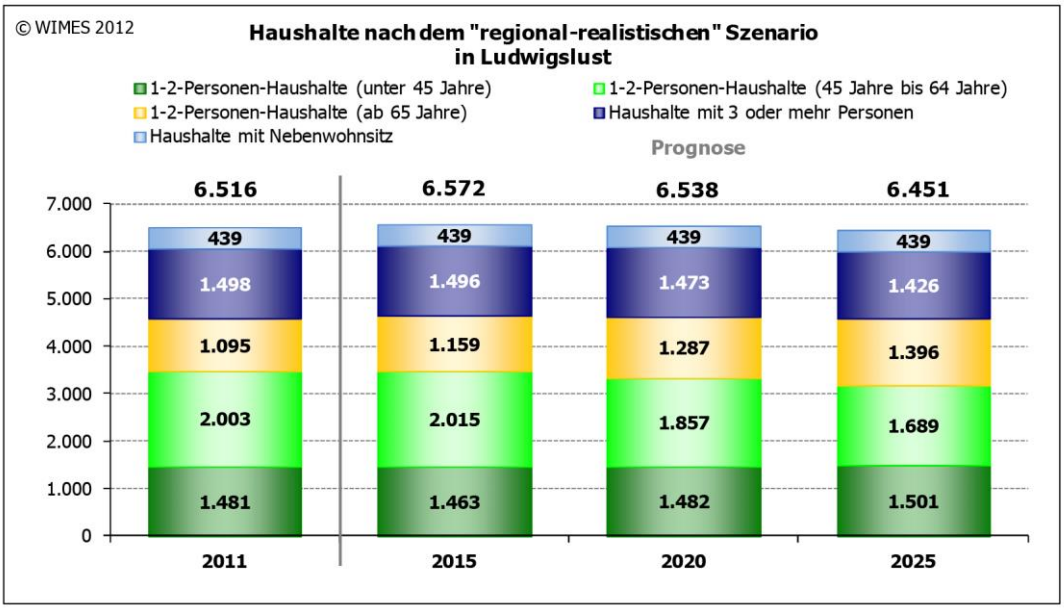
Für die Nachfrage am Wohnungsmarkt ist die Entwicklung der Haushalte bedeutend. Seit 2007 hat sich der Wohnungsbestand in der Stadt um 1,3 % erhöht. Das ist eine Zunahme um 86 Wohneinheiten. 81 Wohneinheiten wurden davon neu errichtet.

Im Jahr 2013 wurden 6.518 Haushalte gezählt, das ist ein Plus von 125 Haushalten. Die durchschnittliche Haushaltsgröße hat sich verkleinert; 2013 lebten durchschnittlich nur noch 1,8 Personen in einem Haushalt.[21]

Das wimes-Wirtschaftsinstitut geht davon aus, dass sich die Zahl der Haushalte kaum verändern wird, dafür aber die Verteilung der Wohneinheiten auf die Altersgruppen.

[20] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 5
[21] Ebd., S.13

Abb. 9 Entwicklung der Haushalte



Quelle: [Prognosen LWL 2012], S. 25

Dass die Anzahl der privaten Haushalte trotz der kleiner werdenden Gesamtbevölkerung nicht unmittelbarer bzw. paralleler auch kleiner wird, hängt in erster Linie ebenfalls mit dem Verlauf des demografischen Wandels und mit Tendenzen einer zunehmenden Individualisierung zusammen. So erhöht sich die Anzahl der Haushalte deutlich, in denen Personen leben, die 65 Jahre oder älter sind. Gleichzeitig sinkt die Zahl der Haushalte in denen 3 oder mehr Personen leben. Hier spiegelt sich der bundesweite Trend wieder: Menschen im Alter wohnen eher allein, viele Menschen sind allein erziehend oder entscheiden sich gegen Kinder. Eine Auswirkung des demografischen Wandels ist der Rückgang der 1-2 Personen-Haushalte von Menschen im Alter von 45 bis 64 Jahren.

Ein Bedarf von rund 100 WE wurde hingegen im Segment „Einfamilien-/Doppel-/Reihenhaus“ prognostiziert. Dem gegenüber steht ein prognostizierter Wohnungsüberhang im Segment „traditionelle Mehrfamilienhäuser“. Das gleiche gilt für den Teilmarkt „industrielle Mehrfamilienhäuser“. Die Prognose legt hier sogar einen weiteren Rückbau nahe, insbesondere nach 2020.[22]

[22] [Prognosen LWL 2012], S.26 ff.

2.5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung

2.5.1 Wirtschaftsstruktur

In Ludwigslust waren im April 2014 insgesamt 828 Gewerbebetriebe tätig. Die Branchenschwerpunkte sind die metallverarbeitende Industrie, Lebensmittelindustrie, Bau- und Baustoffindustrie, Elektroindustrie, Maschinenbau und Handwerksbetriebe aller Gewerke. Ludwigslust ist Dienstleistungszentrum und zentrale Einkaufsstadt für das Umland. [23] Die Bemühungen der Stadt um den Wirtschaftsstandort wurde 2008 mit dem Preis für die „Wirtschaftsfreundlichste Kommune" des Landes Mecklenburg-Vorpommern und 2014 mit dem Preis „Kommune des Jahres" des Ostdeutschen Sparkassenverbandes ausgezeichnet.[24]

Der Handels- und Gewerbeverein Ludwigslust und Umgebung e.V. organisiert jährlich in Kooperation mit Betrieben der regionalen Wirtschaft eine große Gewerbemesse in Ludwigslust mit aktuellen Trends und Angeboten aus Handwerk und Gewerbe.[25]

Der Landkreis Ludwigslust-Parchim ist flächenmäßig der zweitgrößte in Mecklenburg-Vorpommern. Er ist wirtschaftlich der Stärkste im Bundesland. Die jährlichen Einkommen der Einwohner stiegen seit 1995 stetig an. Im Jahr 2012 konnte dort ein jährliches Einkommen von 18.058 EUR pro Einwohner erzielt werden. Dies lag über dem Durchschnitt des Landes und liegt mit 88 Punkten unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (100 Punkte).[26]

2.5.2 Gewerbeflächenentwicklung

Die Stadt Ludwigslust verfügt über fünf Gewerbe- und Industriegebiete und einen innerstädtischen Gewerbepark BAMA, der derzeit mit 16 Firmen voll belegt ist. Seit 1990 haben sich zahlreiche Unternehmen der Nahrungswirtschaft, Bau- und Baustoffindustrie, Elektroindustrie und des metallbearbeitenden Gewerbes in neuen Gewerbegebieten angesiedelt. Einige Firmen konnten mit Produktionserweiterungen ihren Standort festigen. Über die Grenzen des Landes hinaus bekannt wurde Ludwigslust vor allem mit Spitzenprodukten im Maschinen-und Anlagenbau, mit Wurst- und Fleischprodukten und mit dem traditionellen Anbau von Sanddorn. Im April 2014 gab es 828 angemeldete Gewerbetreibende (29 Industrie, 175 Handwerk, 178 Handel, 446 Sonstiges).[27]

Die Stadt Ludwigslust fördert seit 2002 aktiv die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen mit einem erheblichen Preisnachlass des Verkehrswertes. Gefördert werden vorrangig Unternehmen des produzierenden Gewerbes und zukunftsorientierte Branchen im Sinne der Positivliste des Wirtschaftsministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Gefördert werden weiterhin Unternehmen, die

[23] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaft", Zugriff am 18.11.2014
[24] Ostdeutscher Sparkassenverband: https://www.osv-online.de/presse/pressemitteilungen/artikel-anzeige/article/18-unternehmer-preis-des-ostdeutschen-sparkassenverbandes-unternehmen-verein-und.html (letzter Zugriff am 01.12.2014)
[25] [Wirtschaftsstandort] 2013
[26] [StatA MV Primäreinkommen und verfügbare Einkommen der privaten Haushalte 2014]
[27] www.stadtludwigslust.de Rubrik „Wirtschaft", letzter Zugriff am 21.01.15

über ihren eigenen Bedarf hinaus Ausbildungsplätze schaffen. In die Förderung werden Gewerbe- und Handwerksbetriebe der Stadt einbezogen, die sich vergrößern wollen und mehr Dauerarbeitsplätze schaffen. Die Möglichkeit der Flächenvergabe in Erbpacht oder in längerfristiger Verpachtung zu ermäßigten Bedingungen kann in Anwendung gebracht werden. Das gilt auch für die Vermietung für stadteigene Objekte. Die Entscheidung fällt im Hauptausschuss nach vorheriger Beratung im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr.[28]

Tabelle 2 Übersicht über gewerbliche Flächenpotentiale mit Baurecht

STANDORT	FLÄCHE GESAMT	FLÄCHE VERFÜGBAR
Gewerbegebiet „Großer Kamp“	19 ha	8,5 ha (voll erschlossen)
Industriegebiet „Stüdekoppel“	27,7 ha	13,5 ha (teilerschlossen)
Gewerbegebiet Süd	27 ha	komplett belegt
Industriegebiet „Dohlsche Tannen"	26,7 ha	6,9 ha von Privateigentümern frei
Gewerbefläche Nord	8,1 ha	4,9 ha (nicht erschlossen)
GESAMT	108,5 ha	33,8 ha (23 %)

Quelle: Stadt Ludwigslust. Stand: 2013

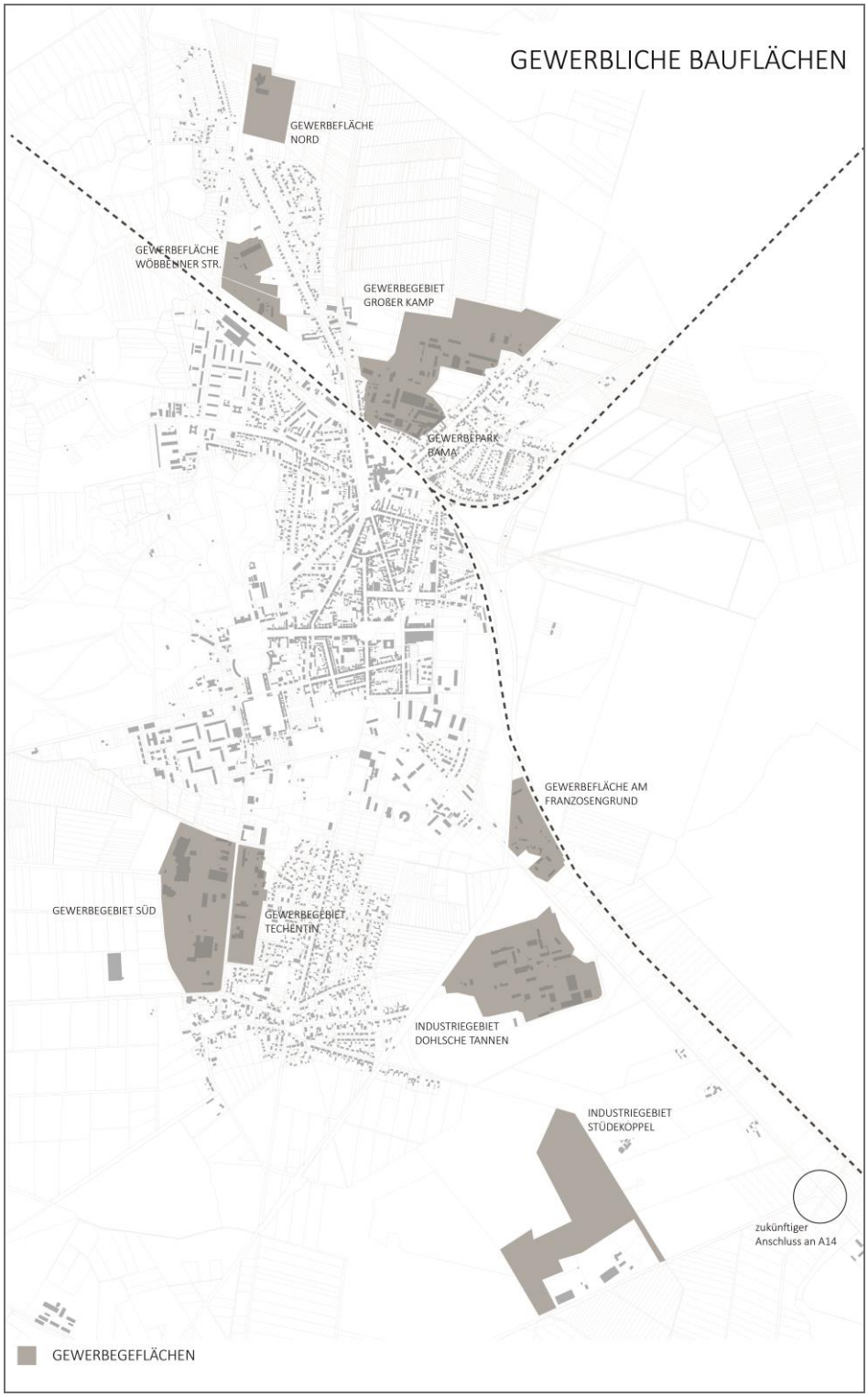
In den fünf großen Gewerbegebieten in der Stadt stehen derzeit noch insgesamt rund 34 ha Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung.[29] Zusätzlich stehen 24 ha Gewerbeflächen außerhalb von Gewerbe- und Industriegebieten zur Verfügung. Das ist ein Potential von rund 50 % der Flächen, die derzeit noch ohne aktive Nutzung sind. Beinahe alle Flächen sind voll erschlossen. Die Vermarktung der Gewerbegebiete erfolgt über die städtische Wirtschaftsförderung sowie über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Südwestmecklenburg mbH. Die Anbindung der Gewerbeflächen wird sich im Jahr 2015 mit dem Ausbau der Autobahnanschlüsse weiter verbessern. Die Hebesätze der Grundsteuer B und der Gewerbesteuer sind niedrig und über Jahre stabil und bieten attraktive Standortvorteile.

[28] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaft“, Zugriff am 03.11.2014
[29] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaft“, Zugriff am 03.11.2014

Tabelle 3 Realsteuervergleich: Hebesätze im Jahr 2013

STANDORT	HEBESÄTZE IN %	
	GRUNDSTEUER B	GEWERBESTEUER
Ludwigslust, Stadt	**325**	**350**
Grabow, Stadt	343	280
Neustadt-Glewe, Stadt	350	310
Parchim	320	340
Landkreis Ludwigslust-Parchim	**338**	**304**
Schwerin	630	420
Rostock	480	465
Mecklenburg-Vorpommern	**400**	**359**

Abb. 10 Übersicht Gewerbeflächen



Quelle: eigene Darstellung, die raumplaner

2.5.3 Erwerbstätigkeit und Arbeitslosigkeit

Insgesamt gab es zum 31.12.2013 in Ludwigslust 590 Arbeitslose, das entspricht einem Anteil von 7,6 % an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15 bis 65 Jahre) und stellt im Vergleich zum Bundesland Mecklenburg-Vorpommern einen vergleichsweise geringen Wert dar. Im Vergleich zum LK Ludwigslust-Parchim ergab sich in Ludwigslust in 2013 ein leicht höherer Wert. Rund 73 % der Arbeitslosen bezogen im Jahr 2013 Arbeitslosengeld II (Hartz IV).

Tabelle 4 Entwicklung Arbeitslosigkeit und Beschäftigung

2013	ARBEITSLOSE			SV-BESCHÄFTIGTE		
	absolut	Anteil an den 15-65-Jährigen in %	Vergleich 2012 in %	absolut	Anteil an den 15-65-Jährigen in %	Vergleich 2012 in %
Ludwigslust, Stadt	590	7,6	+4,1	4.428	57,1	-2,6
LK Ludwigslust-Parchim	10.090	7,1	-0,6	83.306	59,0	-1,4
Mecklenburg-Vorpommern	98.950	9,4	-2,3	565.900	54,0	-2,8

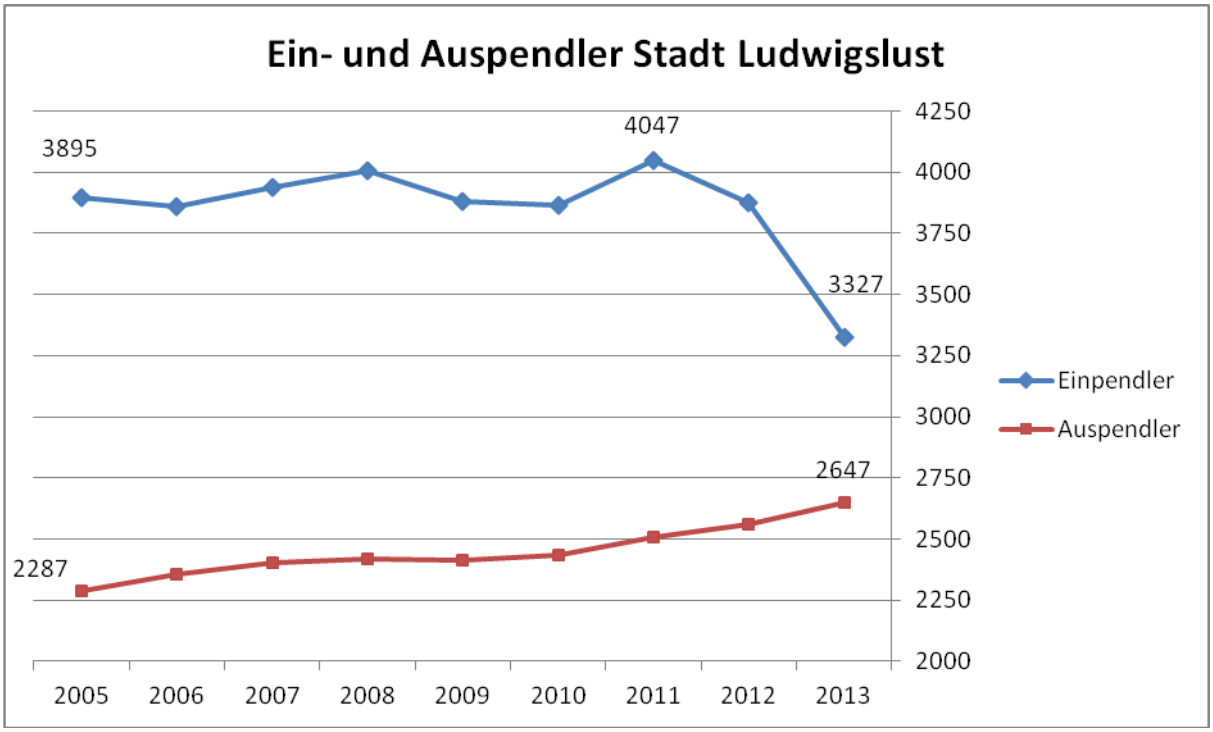
Datenquellen: [Arbeitslose 2013] und [StatA MV Erwerbstätigkeit 2013], eigene Darstellung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort betrug im Jahr 2013 4.428. Das entspricht einem Anteil von 57,1 % der Personen im erwerbsfähigen Alter. Seit der letzten Fortschreibung des ISEK im Jahr 2005 sind die Zahlen relativ stabil, jedoch gab es 2012 einen Einbruch um 2,6 %. Im vorgenannten Zeitraum verzeichnen ebenfalls das Land Mecklenburg sowie der Landkreis Einbrüche

Im Jahr 2013 gab es in Ludwigslust 5.108 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (SV-Arbeitsplätze). Gemessen an der Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 65 Jahren entsprach das einer SV-Arbeitsplatzdichte von 654 Arbeitsplätzen je 1.000 Einwohner. Im Vergleich mit der größten Stadt in Mecklenburg-Vorpommern, der Hansestadt Rostock, deren SV-Arbeitsplatzdichte im Jahr 2012 bei 603 Arbeitsplätzen je 1.000 Einwohner in der Altersgruppe zwischen 15 bis 65 Jahren lag, wird die Funktion von Ludwigslust als regionaler Arbeitsort und Impulsgeber für die Wirtschaft der Region deutlich.[30] Insgesamt lag die Zahl der SV-Arbeitsplätze stets über der Zahl der SV-Beschäftigten am Wohnort. Dies belegt die regionale Bedeutung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes Ludwigslust.

30 [Monitoring Stadtentwicklung LWL 2014], S. 5

Abb. 11 Entwicklung der Ein- und Auspendler



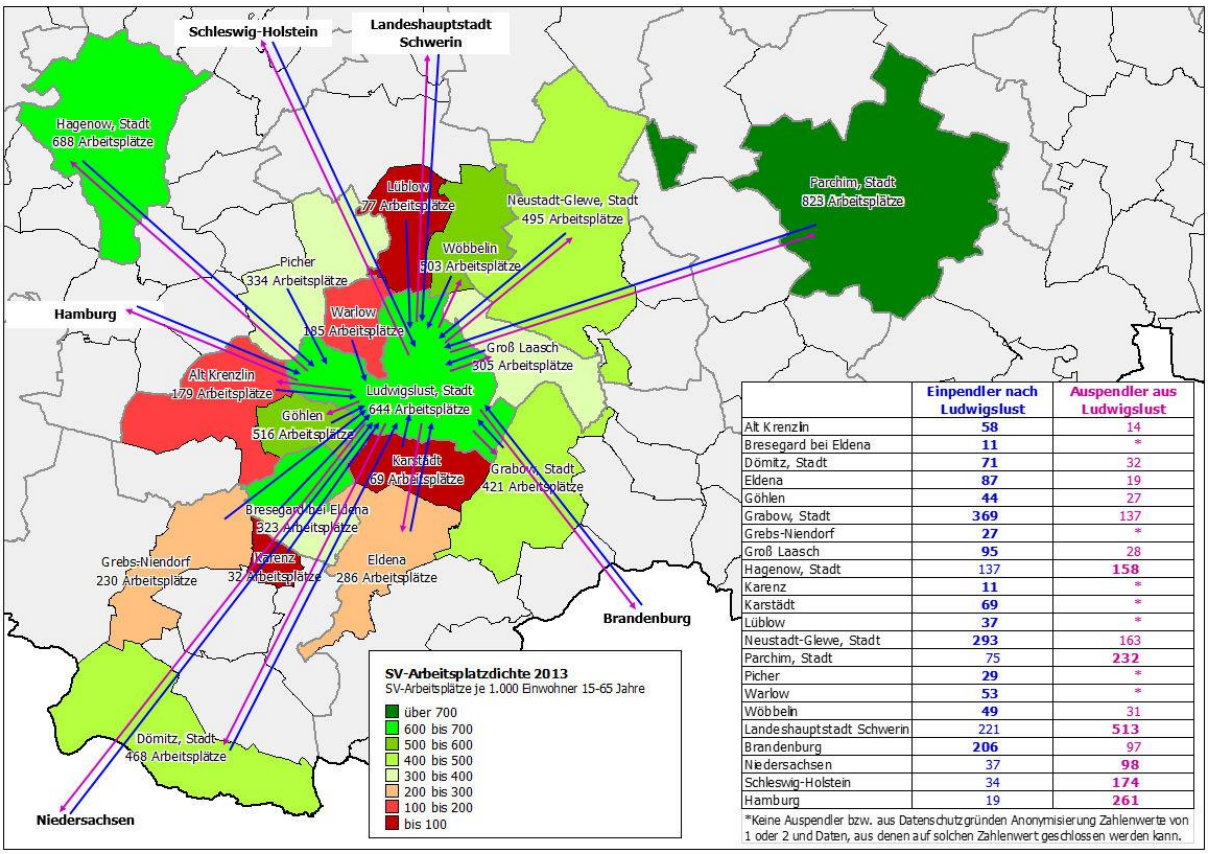
Datenquelle: [StatA MV Erwerbstätigkeit 2013], eigene Darstellung

Im gesamten Betrachtungszeitraum lag die Zahl der Einpendler deutlich über der der Auspendler, es können somit Einpendlerüberschüsse verzeichnet werden. Infolge der Abnahme der SV- Arbeitsplätze in den letzten zwei Jahren reduzierten sich parallel auch die Pendlerzahlen. Im Jahr 2013 konnte der seit 1998 geringste Pendlersaldo mit 680 Personen verzeichnet werden. Im Vergleich zum Vorjahr 2012 bedeutet dies einen Einbruch um 48 %.[31] Als Ursache ist hierfür zu benennen, dass die in Ludwigslust tätigen Mitarbeiter des Landkreises statistisch der Kreisstadt Parchim zugeordnet werden.

Den Pendlerverflechtungen kann man entnehmen, wie wichtig der Standort als Arbeits- sowie als Wohnstandort ist. Deutliche Einpendlerüberschüsse können aus dem direkten Umland und aus Brandenburg verzeichnet werden. Bei den Auspendlern sind Hamburg, Schleswig-Holstein, Schwerin und Parchim mit einer hohen Arbeitsplatzdichte wichtige Arbeitsstandorte.[32]

[31] [Monitoring Stadtentwicklung LWL 2014], S. 14.
[32] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 12

Abb. 12 Pendlerverflechtungen der Stadt Ludwigslust 2013



	Einpendler nach Ludwigslust	Auspendler aus Ludwigslust
Alt Krenzlin	58	14
Bresegard bei Eldena	11	*
Dömitz, Stadt	71	32
Eldena	87	19
Göhlen	44	27
Grabow, Stadt	369	137
Grebs-Niendorf	27	*
Groß Laasch	95	28
Hagenow, Stadt	137	158
Karenz	11	*
Karstädt	69	*
Lübtow	37	*
Neustadt-Glewe, Stadt	293	163
Parchim, Stadt	75	232
Picher	29	*
Warlow	53	*
Wöbbelin	49	31
Landeshauptstadt Schwerin	221	513
Brandenburg	206	97
Niedersachsen	37	98
Schleswig-Holstein	34	174
Hamburg	19	261

*Keine Auspendler bzw. aus Datenschutzgründen Anonymisierung Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen auf solchen Zahlenwert geschlossen werden kann.

Quelle: [Strukturanalyse LWL 2014], S.12

Die Stadt Ludwigslust verfügt über einen beträchtlichen Anteil an SV- Beschäftigten im produzierenden Gewerbe. Im Vergleich der Landkreise in MV verfügt der Großkreis Ludwigslust- Parchim (34 %) sogar über die größte Anzahl SV- Beschäftigter im produzierenden Gewerbe. Der öffentliche Dienst rangiert an zweiter Stelle (27 %), noch vor den Wirtschaftszweigen Handel, Verkehr und Gastgewerbe. Mit 6 % Beschäftigtenanteil arbeiten mehr Personen in der Land- und Forstwirtschaft im Landkreis als im Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern (3 %).[33]

2.5.4 Kaufkraftentwicklung

Das einzelhandelsorientierte Kaufkraftniveau von Ludwigslust wurde im Jahr 2008 mit 94,14 % in Relation zum Bundesdurchschnitt (100 %) errechnet und lag somit deutlich über dem Wert des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern als auch des Landkreises (LK) Ludwigslust (89,05 %).[34]

Die Kaufkraft je Einwohner lag in Ludwigslust im Jahr 2013 bei 17.941 € und ist damit seit dem Jahr 2004 überdurchschnittlich, verglichen mit der Kaufkraft im LK Ludwigslust-Parchim und M-V insgesamt. Im Vergleich zum Jahr 2004 ist die Kaufkraft in Ludwigslust um ca. 19 % angestiegen.[35]

[33] [StatA MV Erwerbstätigkeit 2013]
[34] [Einzelhandelskonzept 2008], S. 10

Aber auch im LK Ludwigslust-Parchim stieg in den letzten Jahren das verfügbare einzelhandelsrelevante Einkommen pro Einwohner stetig an. 2013 verfügte im LK jeder Einwohner über ein einzelhandelsrelevantes Einkommen von 17.373 EUR. Der Kaufkraftindex[36] für den LK lag 2013 bei 84,2 Punkten. Und ist im Landesvergleich damit überdurchschnittlich (Landesdurchschnitt 82,2 Punkte).[37] Für das Jahr 2014 prognostiziert die MB Research ein Haushaltseinkommen von 18.000-19.000 EUR im Landkreis.[38]

2.5.5 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Die Stadt Ludwigslust ist ein Mittelzentrum und übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen für das Umland. Die Versorgung mit Waren des gehobenen Bedarfs ist dabei eine wichtige Aufgabe. Die Verkaufsfläche in der Stadt Ludwigslust umfasst derzeit insgesamt 39.000 m²[39], was einen Anstieg um 4.000 m² seit 2008 bedeutet. Die Fläche verteilt sich meist kleinteilig über das Stadtgebiet. Die Innenstadt prägen dabei die Einkaufsorte Schloßstraße, Lindenstraße und das Linden-Center. Dort lagen 2008 rund 43,7 % der gesamten Verkaufsfläche und wurden 55 % der Umsätze getätigt. Im Vergleich zu anderen Mittelzentren im M-V weist Ludwigslust einen überdurchschnittlichen Anteil an Verkaufsfläche, gemessen an der gesamtstädtischen Fläche auf.[40] Die Wohngebiete sind Vorort gut mit kleinen bedarfsgerechten Einzelhandelslagen versorgt. Ein regelmäßig stattfindender Wochenmarkt zieht zusätzlich Kunden in die Stadt.

In der Innenstadt standen 2014 rund 57 Gewerbeeinheiten leer. Die gewerblichen Leerstände konzentrieren sich am nördlichen Ende der Lindenstraße sowie in der Schweriner Straße.[41]

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Ludwigslust wurde 2007/2008 grundlegend überarbeitet und fortgeschrieben. Grundsätzlich verfolgt die Stadt die Konzentration der Einzelhandelslagen auf zentrale Versorgungsbereiche. Folgende Strategien werden verfolgt: [42]

- Stärkung und Sicherung der Versorgungsfunktion der Ludwigsluster Innenstadt als Hauptzentrum (zentraler Versorgungsbereich) durch Weiterentwicklung des Angebots, der Warenvielfalt und des Erlebnischarakters; Entwicklung der Synergien zwischen Innenstadt und Lindencenter bspw. durch Stärkung der Lauflagen,
- Verzicht auf die Neuansiedlung großflächiger Anbieter bei zentrenprägenden Sortimenten außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches bei Erhalt der vorhandenen Anbieterstruktur,
- Optimierung des Nahversorgungsangebotes innerhalb des bestehenden Netzes,

[35] [Monitoring Stadtentwicklung LWL 2014], S. 5
[36] Erläuterung: Der Kaufkraftindex setzt die Kaufkraft ins Verhältnis zu Deutschland (D=100)
[37] [IHK Zahlenspiegel 2013/14]
[38] [Kaufkraft Deutschland 2014]
[39] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaftsstandort“, Zugriff am 20.11.2014
[40] [Einzelhandelskonzept 2008], S. 18
[41] [Erhebung Sanierungsgebiet 2014]
[42] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Stadtentwicklung“, Zugriff am 03.11.2014

› Ausschöpfen der in der Stadt Ludwigslust und im Einzugsgebiet vorhandenen Entwicklungsspielräume, Ausbau der mittelzentralen Versorgungsfunktion,
› Orientierung bei Neuansiedlungen am dargelegten standortbezogenen Verkaufsflächenentwicklungsrahmen.

Das Einzelhandelskonzept empfiehlt weiterhin die Einrichtung eines städtischen Flächenmanagements sowie die Weiterentwicklung der Bemühungen im Stadtmarketing[43].

2.5.6 Prognose wirtschaftliche Entwicklung

Die Erzeugung und Verarbeitung von Nahrungs- und Genussmitteln wird als Schlüsselbranche in Ludwigslust, im Kreis und in der Metropolregion angesehen und bietet Potenzial für den Aufbau eines regionalen Branchennetzwerkes. Aufgrund des demographischen Wandels gilt die Gesundheits- und Sozialbranche als Wachstumsbranche; hier werden der Stadt Ludwigslust Entwicklungspotenziale zugeschrieben.

Im Verarbeitenden Gewerbe sind sog. „hidden champions“ ansässig, die hoch spezialisiert sind und eine vergleichsweise hohe Beschäftigtenzahl aufweisen. Netzwerkstrukturen für positive Synergieeffekte konnte aufgrund der geringen Anzahl der hochspezialisierten Unternehmen noch nicht in ausreichendem Maße aufgebaut werden. Jenseits der Schlüsselbranchen ist die Wirtschaftsstruktur der Stadt eher durch kleinteilige Unternehmen geprägt. Diese sind oft sehr stark lokal engagiert, z.B. in Vereinen und bei Gewerbeschauen. Die Etablierung eine Standortmarketings, das Flächen vermarktet, Ansiedelung unterstützt, Netzwerke aufbaut und so die Strategien der Stadt neben der Wirtschaftsförderung umsetzt, wäre eine zukünftige Aufgabe der Stadt.[44]

[43] [Einzelhandelskonzept 2008], S. 95f.
[44] [Marketingstrategie LWL 2013], S. 16

2.6 Wohnungsmarktentwicklung und Städtebau

Die Stadt Ludwigslust wies Ende 2013 einen Gesamtbestand von 6.907 Wohnungen (WE) auf.[45] Von 2007 bis 2013 wuchs die Zahl der WE um 86 WE. Im Mai 2013 wurden 2.756 Wohngebäude gezählt. Den größten Anteil im Wohngebäudebestand der Stadt Ludwigslust nehmen mit 65 % die Einfamilienhäuser ein. 15 % der Gebäude befinden sich in Mehrfamilienhäusern mit zwei Wohnungen und 20 % Gebäude mit drei und mehr Wohnungen.[46]

Im Stadtgebiet sind das Sanierungsgebiet Altstadt, das Stadtumbaugebiet Parkviertel und das Bahnhofsviertel die Wohnquartiere mit Mehrfamilienhäusern. Im Parkviertel dominiert die industrielle Plattenbauweise das Stadtbild, das Bahnhofsviertel ist geprägt von mehrgeschossigem Zeilenbau, während das angrenzende Sanierungsgebiet vorwiegend 1-2 geschossige Bauten in Blockrandbebauung aufweist. Dort stehen 290 Gebäude (63 %) unter Denkmalschutz.[47] 68 % der denkmalgeschützten Gebäude konnten bis 2013 bereits saniert werden.

Im Stadtumbaugebiet Parkviertel wurde mit dem Rückbau begonnen. Im Jahr 2013 wurden 1.000 WE im Bestand gezählt. Bis Ende 2016 werden weitere 32 Wohneinheiten zurückgebaut. Im Falle weiterer Rückbauförderungen sollen darüber hinaus bis 2020 zusätzlich 110 Wohneinheiten zurückgebaut werden. Dies entspricht einem Gesamtrückbauvolumen von 182 Wohneinheiten. Dem Bedarf entsprechend sollen an dieser Stelle bis zu 112 Wohneinheiten mit barrierefreien Wohngrundrissen neu errichtet werden.

Weiterer Wohnraum soll auf einer Altstadtbrache an der Schloßstraße (hinter dem ehem. Postgebäude) geschaffen werden. Beide Maßnahmen werden von der stadteigenen Gesellschaft realisiert.

Ende 2013 standen in Ludwigslust insgesamt 341 WE leer, das waren mehr als in den Jahren zuvor. Ludwigslust hat im Mittel eine Leerstandsquote von 5,3 %. Besonders betroffen vom Leerstand sind die Straßenzüge mit Mehrfamilienhäusern in der Innenstadt. Im Sanierungsgebiet Altstadt lag diese im Jahr 2013 bei 10,4 % (111 WE) und im Stadtumbaugebiet Parkviertel bei 11,4 % (114 WE).[48] Diese Leerstandskonzentration auf Mehrfamilienhäuser stellte auch das WIMES Wirtschaftsinstitut bei seiner Erhebung im Jahr 2012 fest.[49]

Die Nachfrage nach Mietwohnungen konzentriert sich vor allem auf kleine 2-3 Zimmer-Wohnungen in bezahlbaren Segmenten. Große Wohnungen in den oberen Etagen sind nur schwer vermietbar.[50]

Das Bahnhofsviertel hingegen ist seit langem gut vermietet und weist nur wenig Leerstand auf. Die Bevölkerung dort ist im Durchschnitt 50 Jahre alt. In den Mietwohnungen leben noch viele Erstmieter, was diese Altersstruktur begründet. Bereits heute ist das Erfordernis erkennbar, den Wohnraum

[45] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 13
[46] [Fortschreibung Wohnbestand 2013]
[47] [Erhebung Sanierungsgebiet 2014]
[48] [Monitoring Stadtentwicklung 2014]
[49] [Prognose 2012], S. 24
[50] VEWOBA

an die Bedürfnisse der älteren Mieter anpassen zu müssen. U.a. muss hier auch mit einem Mieterwechsel gerechnet werden, der gesteuert werden muss. Der bedarfsgerechte Wohnungsumbau des Bahnhofsviertels wird bereits in naher Zukunft ein Handlungsbedarf werden.

2.6.1 Zukünftige Entwicklung und Wohnraumbedarf

Eine Prognose aus dem Jahr 2012 identifizierte einen Wohnraumbedarf vor allem im Segment Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser, wohingegen im Bereich der Mehrfamilienhäuser bis 2025 ein Wohnungsüberhang prognostiziert worden ist.[51] Ludwigslust verfügt über innerstädtische Wohnbauflächenpotentiale (Alte Post und ehem. Garnisonsgelände), welche in Zukunft für einen bedarfsgerechten Wohnungsneubau genutzt werden können. Neben dem Neubau sind Umnutzung bzw. bedarfsgerechte Anpassung für junge Familien, für Senioren, aber auch für Singles in verschiedenen Preislagen und Rückbau im Geschosswohnungsbau wichtige Handlungsfelder. Der räumliche Schwerpunkt liegt hier auf dem Sanierungsgebiet Altstadt, auf dem Stadtumbaugebiet Parkviertel und auf dem Bahnhofsviertel.

[51] [Prognose 2012], S. 26 ff.

2.7 Umwelt und Tourismus

2.7.1 Klimatische Rahmenbedingungen/ Landwirtschaft

Das Klima Mecklenburg-Vorpommerns ist durch den Übergang vom subatlantischen Klimabereich zum kontinentaleren Klima geprägt. Das Stadtgebiet Ludwigslust gehört hinsichtlich des Klimas zur den begünstigen Gebieten des Landes; es dominieren hohe Niederschläge (625 bis 650 mm im Jahr) und milde Winter sowie hohe Frühjahrs- und Sommertemperaturen. Die vorherrschende Windrichtung ist West-Südwest.[52]

Die Umgebung von Ludwigslust wird zum größten Teil landwirtschaftlich genutzt. Die Landschaft ist geprägt von ausgedehnten Wald-, Wiesen- und Ackerflächen, Gräben und kleinen Mooren. Im Stadtgebiet selbst werden rund 52% der Gesamtfläche für die Landwirtschaft genutzt.

2010 bewirtschafteten etwa 1.048 Betriebe (617 in Ludwigslust; 431 in Parchim) insgesamt knapp zwei Drittel der gesamten Bodenfläche des Landkreises.[53] [54] Ein Großteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche ist Ackerland (206.850 ha), während das Dauergrünland 64.332 ha ausmacht. Viehhaltung spielt für 68,1 % (714) der Betriebe eine Rolle, wobei die Rinderhaltung mit 67,4 % stärker als die Schweinehaltung mit 15 % vertreten ist. [55]

Wie in den meisten neuen Bundesländern dominieren in Mecklenburg-Vorpommern Betriebe mit großen landwirtschaftlichen Nutzflächen von über 100 ha (47,9 %).[56] Ein Drittel der Betriebe bewirtschaften allerdings kleine landwirtschaftliche Nutzflächen von unter 20 ha.

Mit einer durchschnittlichen Betriebsgröße von 262 ha liegt Ludwigslust-Parchim etwas unter dem Durchschnitt von 285,9 ha in Mecklenburg-Vorpommern, jedoch deutlich über der durchschnittlichen deutschen Betriebsgröße von 55,8 ha.[57]

Die vorherrschende Betriebsform der landwirtschaftlichen Betriebe im Landkreis Ludwigslust-Parchim sind Einzelunternehmen (66,3 %) während 18,4 % Juristische Personen und 15,3 % Personengesellschaften sind. [58]

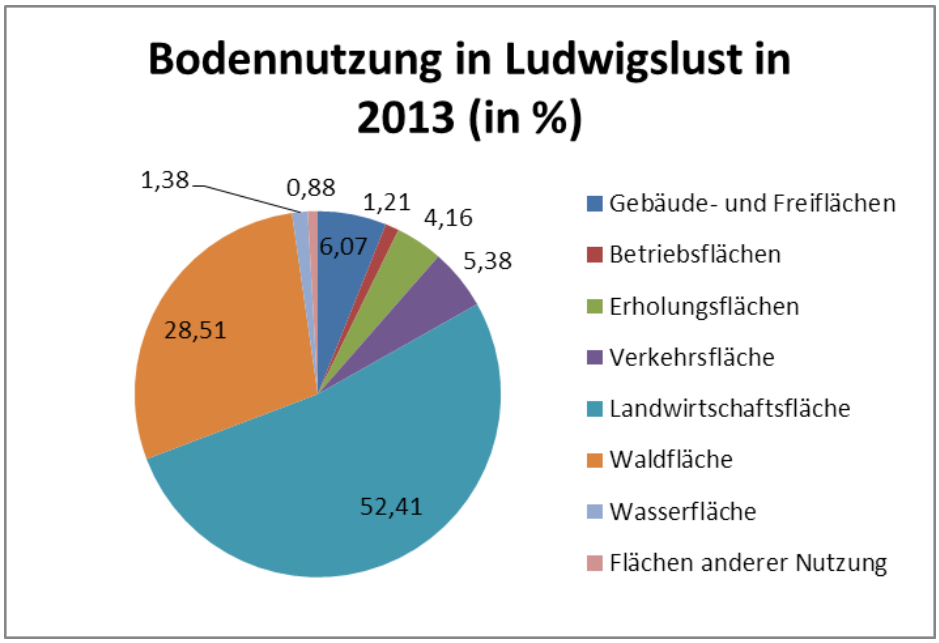
[52] [Machbarkeitsstudie Renaturierung Obere Rögnitz], S. 4
[53] [ILEK LuP]
[54] [Landwirtschaftszählung 2010], S. 48-49
[55] Ebd., S. 48-49
[56] [Kreiszahlen 2012], S. 96
[57] [Landwirtschaftszählung 2010], S. 48-49
[58] Ebd., S. 48-49

2.7.2 Grün- und Freiraumstruktur

Das Stadtgebiet von Ludwigslust umfasst insgesamt eine Bodenfläche von 7.830 ha. Landwirtschaft und Waldflächen nehmen rund 80 % der Flächen im Stadtgebiet ein. [59] Das Umland der Kernstadt mit den Ortsteilen ist - ebenso wie der Landkreis und das Land M-V sehr ländlich geprägt.

Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche der Stadt Ludwigslust beträgt 2013 rund 17 % (1.303 ha), ca. ein Viertel davon sind Erholungsflächen.[60] Dieser Versorgungsgrad mit Erholungsflächen ist sehr gut für ein Mittelzentrum und übersteigt den Basiswert (18,8 %) sowie den Zielwert für 2023 (20,8 %) des Landes Mecklenburg-Vorpommern.[61]

Abb. 13 Bodennutzung in Ludwigslust im Jahr 2013



Datenquelle: [StatA MV Bodennutzung 2013]

Der wichtigste innerstädtische Grünraum ist der Schlosspark. Er wurde in der Mitte des 18. Jh. als barocker Garten angelegt und später durch die Anlage des Ludwigsluster Kanals mit Bassin und Kaskaden erweitert. In den angrenzenden Bereichen geht der Park allmählich in naturnahe Laubwälder über oder grenzt an die Besiedlung an. Ca. 1.280 ha sind in der Schutzgebietsordnung vom 20.07.2000 als Landschaftsschutzgebiet „Schloßpark-Ludwigslust mit anschließendem Bruch- und Mischwald sowie Oberer Rögnitzniederung“ ausgewiesen. Der östliche Teil des Schloßparkes (etwa 200 ha) wurde als FFH-Gebiet ausgewiesen, um den Lebensraum der für ihren Bestand gefährdeten und geschützten Tier- und Pflanzenarten zu schützen.[62]

[59] [StatA MV Bodennutzung 2013]
[60] Ebd.
[61] [OP EFRE M-V 2014-2020], S. 121
[62] [Machbarkeitsstudie Renaturierung Obere Rögnitz], S. 36

Des Weiteren bildet die Schloßstraße einen wichtigen öffentlichen Raum, der großzügig mit Alleebäumen und Grünflächen gestaltet wurde. Außerdem bieten ca. 20 öffentliche Spielplätze sowie weitere an Institutionen angegliederte Spiel- und Sportflächen Bewegungsflächen.[63]

Das Ludwigsluster Holz und die Ludwigsluster Heide sind wichtige Naherholungsgebiete für die Stadt.

[63] [Spielplatzkonzept 2014], S. 5

Abb. 14 Flächennutzung Ludwigslust

Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

2.7.3 Tourismus

Die Barockstadt Ludwigslust verfügt über kulturhistorische Sehenswürdigkeiten wie das Schloss, die Stadtkirche, mehrere Museen und den mit 120 ha Fläche größten Landschaftspark Mecklenburgs. Ludwigslust ist ein beliebtes Tagesausflugsziel (auch für Busreisegruppen), dessen touristische Attraktivität sich vor allem aus dem Schloss, dem Schlosspark und der Stadtgestaltung und Architektur ergibt. Großveranstaltungen, wie das „Kleine Fest im Großen Park", wirken als überregionaler Besuchermagnet.[64]

Gut ausgebaute Radwege, wie der Elbe-Ostsee-Radwanderweg, führen Radwandertouristen in die Stadt. Der Schlosspark und das Schloss sind hier Bestandteile der Route.

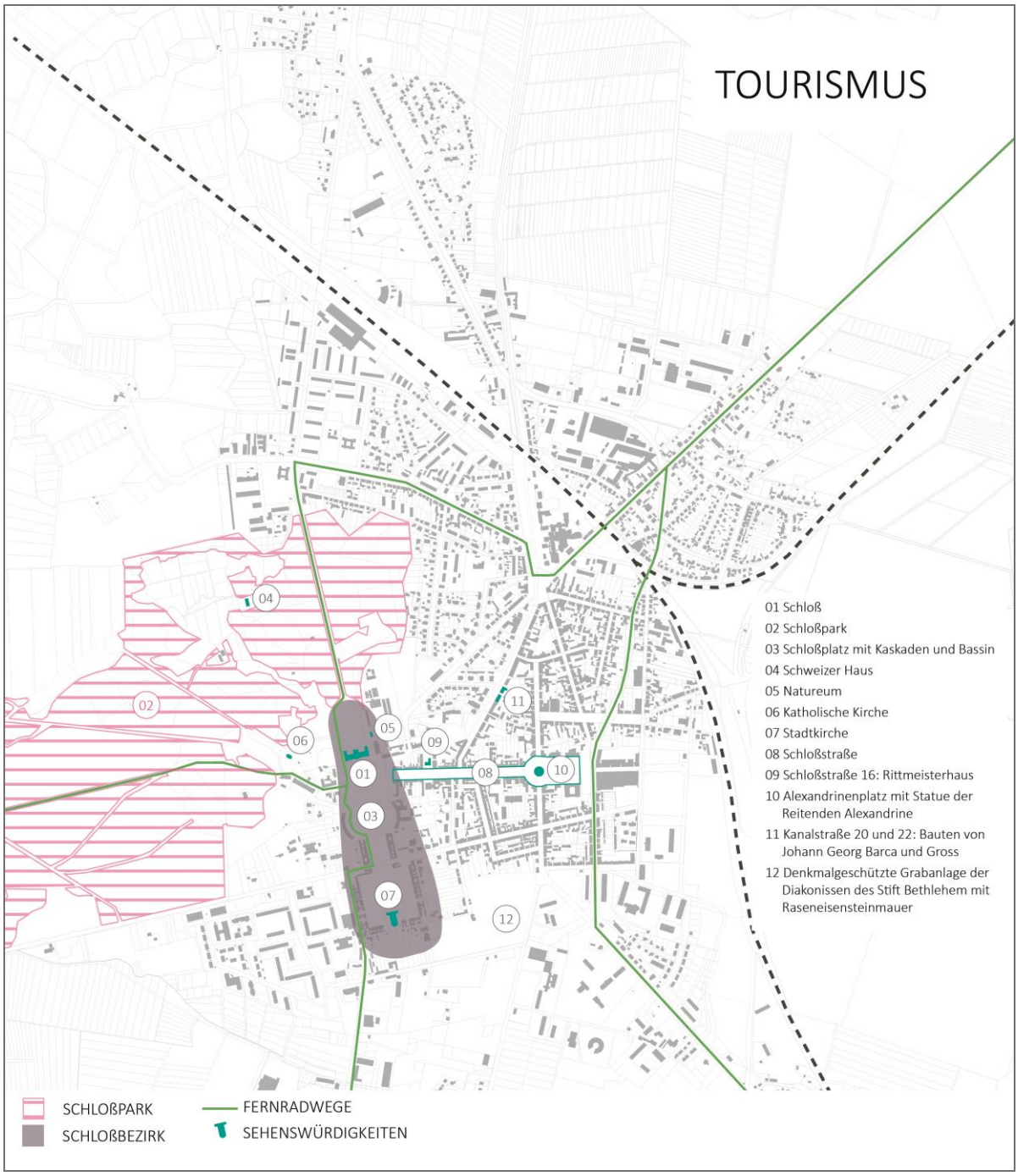
Sportliche Möglichkeiten bieten eine Sporthalle, Tennisplätze und Fitnessstudios. Nur eine halbe Autostunde von Ludwigslust entfernt befinden sich ein Golfplatz, eine Wasserskianlage und Europas größte Skihalle.[65]

Rund 18.000 Übernachtungsgäste besuchten im Jahr 2013 die Stadt und blieben im Durchschnitt 1,9 Tage. Dies bedeutet einen Anstieg der Ankünfte um 6 % zum Vorjahr 2012. Im Dezember 2013 stellten sechs Beherbergungsbetriebe 316 Übernachtungsmöglichkeiten (Bettenkapazität) für Gäste zur Verfügung, die durchschnittliche Auslastung betrug 31,5 %. Damit rangiert die Stadt im guten Mittelfeld, bei der Auslastung der Betten und der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer bestehen allerdings noch Potentiale.[66]

Der Erlebnistourismus mit Kunst, Kultur und Natur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, den auch die Landesplanung weiter befördern möchte: Ludwigslust liegt im Vorbehaltsgebiet Tourismus im LEP M-V.

[64] [Marketingstrategie LWL 2013], S. 17
[65] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaft", Zugriff am 03.11.2014
[66] [StatA MV Tourismus 2013]

Abb. 15 Touristische Sehenswürdigkeiten in Ludwigslust



Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

2.8 Infrastrukturversorgung

2.8.1 Soziale und kulturelle Infrastruktur

Kindertagesstätten und Tagesmütter

Für die Betreuung von 553 Kindern im Alter von 1 bis 6,5 Jahren standen in der Stadt Ludwigslust im Jahr 2013 in acht Kindertagesstätten in kommunaler bzw. freier Trägerschaft 188 Krippen- und 422 Kindergartenplätzen zur Verfügung. Darüber hinaus bieten fünf Tagesmütter eine familiennahe Betreuung in kleinen, überschaubaren Gruppen von bis zu 5 Kindern. Über die Betreuung in Kindertagespflegestellen mit max. 5 Kindern stehen zusätzlich 24 Plätze für Kinder in den ersten Lebensjahren zur Verfügung. Der eingangs genannten Zahl von 553 Kindern standen in Summe 634 Kita- und Krippenplätze gegenüber. Hieraus resultierte ein Versorgungsgrad von 115 Plätzen je 100 Kinder im Alter von 1 bis 6,5 Jahre, was ein sehr guter Wert ist.

Die Prognose für die Entwicklung der Kinder im Kindergartenalter geht von einer leichten Zunahme der Zahl der Kinder in dieser Altersgruppe bis 2020 aus, danach wird die Zahl wieder leicht zurückgehen. In Anbetracht der vorhandenen freien Kapazitäten sowohl im Krippen- als auch im Kindergartenbereich sind kurz- und mittelfristig keine Kapazitätserweiterungen notwendig.[67]

Ebenso ist die Versorgung mit Hortplätzen sehr gut und die Kapazitäten sind noch nicht voll ausgelastet. In sieben Einrichtungen waren im Jahr 2013 382 Plätze gemeldet, von denen nur 330 belegt waren. Damit ist die Hortversorgung mit 86,4 % gut ausgelastet, hat aber noch freie Kapazitäten.

Die quantitative Bewertung ist sehr gut und dort bedarf es in den nächsten Jahren keinen weiteren Ausbau. Jedoch wurden im Beteiligungsprozess (ISEK und REK A14) qualitative Mängel angesprochen. So sind die Öffnungszeiten nicht immer mit den Arbeitszeiten, dies betrifft vor allem Pendler, vereinbar. Zudem ist die Unterbringung der Kinder nicht immer wohnortnah organisiert. Manche Eltern beklagen „weite“ Fahrtwege.

[67] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 7

Abb. 16 Karte Soziale und Kulturelle Infrastruktur

Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

Schule und Ausbildung

Für die schulische Grundausbildung stehen in der Stadt Ludwigslust 8 allgemeinbildende Schulen und zwei berufsbildende Schulen zur Verfügung, 50 % davon sind voll saniert, die privat geführte Edith-Stein-Schule ist unsaniert. Ein Neubau an anderer Stelle im Stadtgebiet steht kurz bevor.

Tabelle 5 Übersicht über allgemeinbildende Schulen

SCHULE	ANZAHL KLASSEN	ANZAHL SCHÜLER
Grundschule Kummer	4	73
Grundschule Techentin	4	88
Grundschule „Fritz-Reuter“	14	251
Edith-Stein-Grundschule mit Orientierungsstufe (privat)	5	125
Förderschule „Johann-Heinrich-Pestalozzi“, mit dem Förderschwerpunkt Lernen	13	123
Schule an der Bleiche, mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung	10	86
Regionale Schule „Peter Joseph Lenné“	17	355
Goethe-Gymnasium	26	622
GESAMT	**93**	**1.723**

Quelle: [Strukturanalyse LWL 2014], S. 8, eigene Darstellung

Im Jahr 2013 wurden in 93 Klassen 1.723 Kinder und Jugendliche beschult. Laut der Prognose des WIMES Wirtschaftsinstituts werden bis 2025 100 Schüler mehr erwartet. Für die weiterführenden Schulen wird in der Summe sogar ein Zuwachs von 200 Schülern prognostiziert. Somit sind die momentanen Kapazitäten ausreichend, dürfen aber auch nicht reduziert werden. Der Erhalt der Schulstandorte ist unbedingt abzusichern.

Die Hortversorgung gilt angesichts der künftigen Entwicklung der Zahl der Kinder im Hortalter als gesichert. 2013 war der Hort mit 86,4 % gut ausgelastet, weist aber noch Kapazitäten auf.[68]

Weiterführende Bildungseinrichtungen in der Stadt sind die Kreisvolkshochschule, das Regionale Berufliche Bildungszentrum des Landkreises Ludwigslust- Parchim, die berufliche Schule des Westmecklenburg Klinikums Helene- von- Bülow (Ausbildung in Gesundheits- und Krankenpflege) und die

[68] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 8 f.

Kreismusikschule. Der Krankenhausstandort Ludwigslust ist akademisches Lehrkrankenhaus der Universität Rostock. [69]

Spiel- und Bewegungsflächen – Angebote für Junge Menschen

Ludwigslust hat 2014 ein Spielplatzkonzept erstellt. Demnach verfügt die Stadt über 20 öffentlich zugängliche Spielplätze sowie über 19 Spiel- und Bewegungsflächen in freier Trägerschaft, die nur bedingt zugänglich sind.[70] Im kommunalen Monitoringbericht Stadtentwicklung aus dem Jahr 2014 wurde eine durchschnittliche Versorgung von 6 m² Spielfläche je Einwohner berechnet. Das ist gemessen am bundesdeutschen Durchschnitt ein sehr guter Versorgungswert.[71]

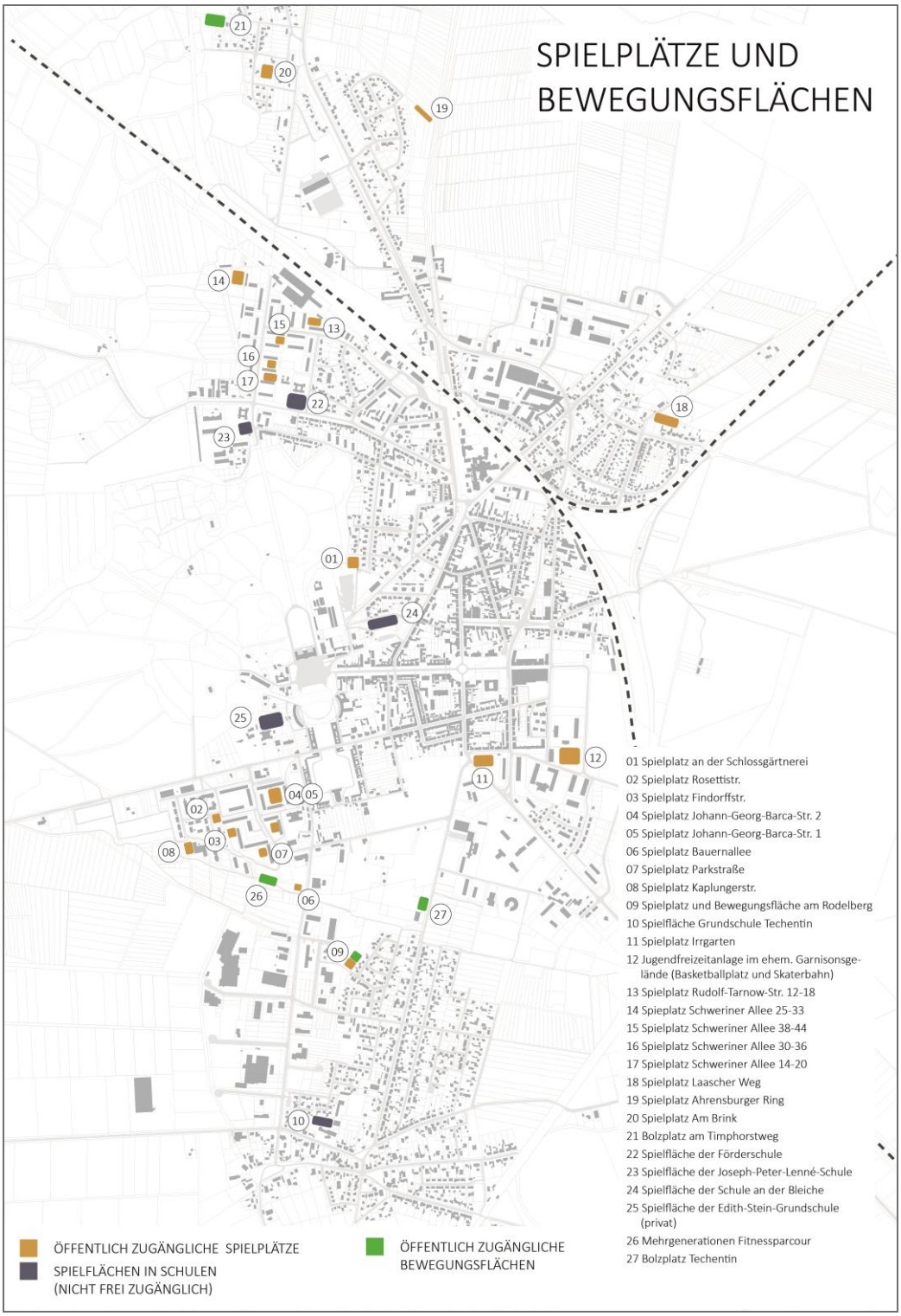
Die Spielflächen in der Kaplungerstraße und an der Schloßgärtnerei wurden als Schwerpunktmaßnahmen identifiziert und wurden im Haushalt 2014 als Projekt berücksichtigt. Die Umsetzung erfolgt derzeit.[72]

Neben den Spielplätzen sind folgende Einrichtungen der Freizeitinfrastruktur vorhanden: 1 Speedwayrennbahn und Sandbahn, ein Stadion, 6 Sporthallen, 2 Sportstudios, 1 Tennisanlage, 1 Kino, 1 Stadthalle, 1 Bibliothek.[73] Außerdem bietet das Mehrgenerationenhaus ZEBEF in zentraler Lage Kurse und Veranstaltungen für alle Generationen an. Speziell für die jüngere Generation gibt es hier einen Jugendclub, eine Kinder- und Jugendwerkstatt am Wasserturmweg und ein Ferienzentrum in Alt Jabel.

Aus dem Partizipationsverfahren zum ISEK ergab sich, dass den Jugendlichen öffentliche Sportflächen fehlen, zudem fehlen generationsübergreifende Spiel- und Sportangebote im öffentlichen Raum.

[69] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaft“, Zugriff am 03.11.2014
[70] [Spielplatzkonzept 2014], S.5-6
[71] [Kommunales Monitoring LWL 2014], S. 18
[72] [Spielplatzkonzept 2014], S. 25 und 27f.
[73] www.stadtludwigslust.de, Rubrik „Wirtschaft“, Zugriff am 03.11.2014

Abb. 17 Übersicht über die Spielplätze und Bewegungsflächen in Ludwigslust



Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

Gesundheitsversorgung

In Ludwigslust sind 49 niedergelassene Ärzte im Jahr 2014 gemeldet. Diese decken die Felder Allgemeinmedizin, Frauenheilkunde, Zahnheilkunde, Kieferorthopädie, Kinder- und Jugendheilkunde, Nervenheilkunde u.a. ab. Sieben Praxen sind im Facharztzentrum Westmecklenburg GmbH zusammengeschlossen und können so zentral erreicht werden. In unmittelbarer Nähe befindet sich das Krankenhaus, ein Standort des Westmecklenburg Klinikums Helene-von-Bülow mit 160 Betten. Dort können in fünf Fachabteilungen Patienten versorgt werden.

Außerdem gibt es im Stadtgebiet noch sechs Apotheken, zehn Angebote für Physiotherapie, drei Optiker, ein Sanitätshaus und sieben Pflegedienste.

Insgesamt ist die medizinische Versorgung für ein Mittelzentrum gut. Die Geburtshilfe und eine Abteilung für Kinder- und Jugendmedizin fehlen den Bewohnern in Ludwigslust. Die medizinische Versorgung Vorort, insbesondere das Krankenhaus sind wichtige Standortfaktoren und im Hinblick einer alternden Gesellschaft absolut notwendig.

Wohnformen und Angebote für die ältere Bevölkerung

Das Angebot an Wohnformen für die dritte Lebensphase bestimmen in Ludwigslust die Bereiche vollstationäre Pflege in Alten- und Pflegeheimen und das Betreute Wohnen in diversen Formen. In der stationären Pflege stehen aktuell ca. 150 Plätze zur Verfügung. Die in Ludwigslust insgesamt 366 zur Verfügung stehenden Plätze in den Betreuungseinrichtungen waren im Jahr 2013 von 300 Personen belegt.

Aufgrund der demografischen Entwicklung der Stadt ergibt sich, trotz gegenwärtig gedeckten Bedarfes, auch künftig ein Potenzial aus der alternden Bevölkerung nach kleineren, barrierefreien, altengerechten Angeboten in attraktiven innerstädtischen Wohnlagen für die dritte Lebensphase.

In der Stadt parallel existierende Angebote der Tagespflege unterschiedlicher sozialer Träger bieten zusätzlich 22 Plätze. Da die teilstationäre Pflege nicht dem Dauerwohnen dient, sind die in diesem Pflegesegment zur Verfügung stehenden Plätze nicht in der nachstehenden Tabelle berücksichtigt worden.[74]

[74] [Strukturanalyse LWL 2014], S. 9-10 und Erhebung der Stadt, eigene Darstellung

Tabelle 6 Altengerechte Wohnformen

BETREUUNGSART	TRÄGER od. EIGENTÜMER	KAPAZITÄTEN
Vollstationäre Pflege (Einrichtungen gem. §1 Abs. 1 Heimgesetz)	Stift Bethlehem (Kaplunger Straße1)	88 Plätze
	AWO Alexandrinenresidenz gGmbH (Alexandrienplatz 5)	61 Plätze
Wohnen mit Betreuungsoption (Einrichtungen gem. §1 Abs. 2 Heimgesetz)	WG Tiede & Partner Hauskrankenpflege (Neustädter Straße 53)	24 Plätze
	ASB (Eichkoppelweg 13, 14)	42 Plätze*[1] (28 WE)
	Stift Bethlehem (Suhrlandtstraße 17, 19; Celestinostr. 1, Rosettistr. 1,3)	87 Plätze*[1] (58 WE)
	Steinfatt & Storbeck GbR (Schloßfreiheit 3a)	24 Plätze*[1] (16WE)
	Kumpf Muhsal GbR (Lindenstraße 40-44)	28 Plätze (WG) 12 Plätze*[1] (8 WE)
GESAMT		**ca. 366 Plätze**
*[1]für die WE des betreuten Wohnens wird eine durchschnittliche Belegung mit 1,5 Personen unterstellt		

Quelle: [Strukturanalyse LWL 2014], S. 9 und Erhebung der Stadt, eigene Darstellung

Soziale Angebote bietet das Mehrgenerationenhaus ZEBEF an. Dies ist ein generationenübergreifendes Zentrum für Bildung, Erholung und Freizeit. Es ist zentral an der Schloßstraße gelegen. Dieses Angebot ist gut, aber nicht für alle älteren Personen gleichermaßen gut zu erreichen, wie z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen aus dem Parkviertel.

2.8.2 Verkehrliche Infrastruktur

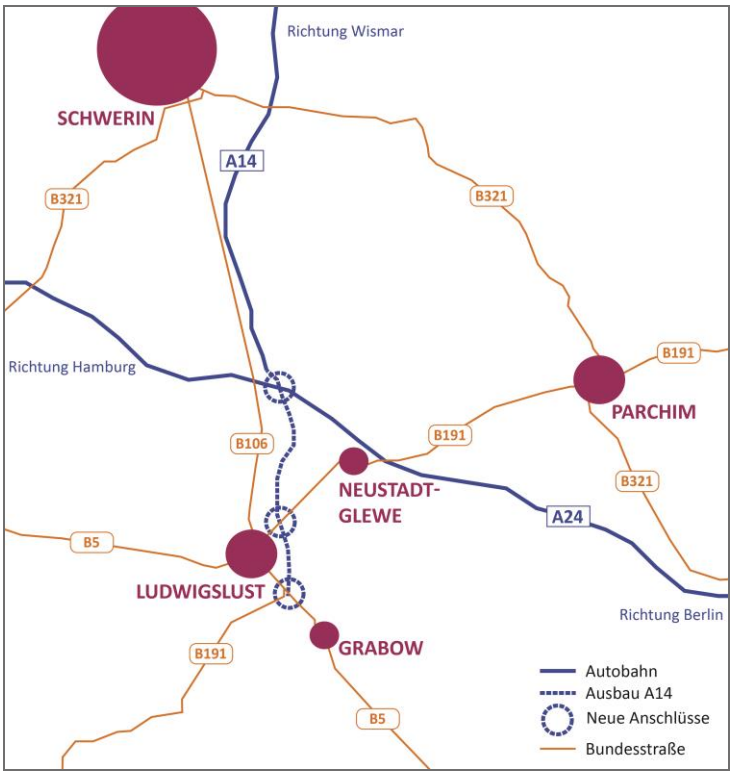
Anbindung der Stadt und Erreichbarkeit

Ludwigslust liegt 30 km südlich der Landeshauptstadt Schwerin und hat eine ausgesprochen gute geografische Lage in der Metropolregion Hamburg, mit einer optimalen Erreichbarkeit zwischen den Häfen an der Ostsee und den Metropolen Hamburg sowie Berlin.

Die Autobahnen A 24 (Hamburg – Berlin) und A 14 (aus nördlicher Richtung von Wismar kommend) sind schnell zu erreichen. Ludwigslust wird im Zuge des Lückenschlusses zwischen Schwerin und Wismar ab dem Jahr 2015 zwei direkte Anschlussstellen an der sich in Bau befindlichen A 14 erhalten.

Die Bundesstraßen B 5 (Hamburg – Berlin), B 106 (Wismar – Ludwigslust) und B 191 (Celle bis Plau) verlaufen durch Ludwigslust. Über diese Straßen erfolgt im Wesentlichen die Abwicklung des Durchgangsverkehrs durch Ludwigslust. Die B 106 verläuft im Zentrum der Stadt über eine Hochbrücke und stellt eine stark wahrzunehmende Barriere in nord-südlicher Richtung dar.

Abb. 18 Überörtliches Verkehrsnetz



Quelle: eigene Darstellung, die raumplaner

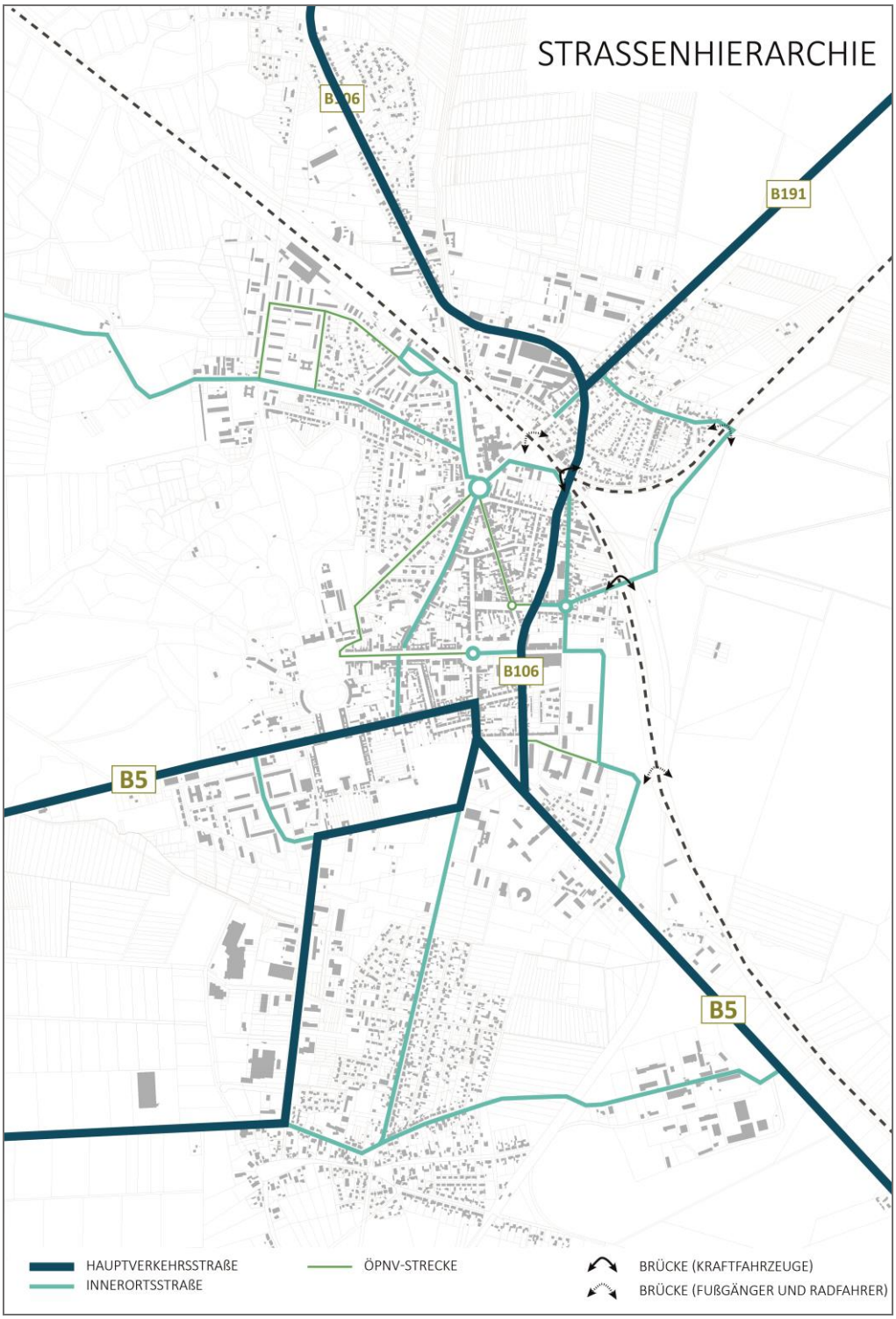
Im nördlichen sowie westlichen Teil des Stadtgebiets verläuft die Landesstraße L 07 in Richtung NO-SW. Weiterhin schließen die Kreisstraßen LWL 35 sowie LWL 38 im Norden und LWL 33, LWL 34 und LWL 39 im Süden an das Netz der übergeordneten Straßen an.

Mit dem ICE-Zug wird vom Ludwigsluster Bahnhof Hamburg in etwa 45 min und Berlin in rund 65 min erreicht.[75] Im Schienenpersonennahverkehr werden die elektrifizierten und zweigleisigen Hauptstrecken Berlin–Hamburg und Ludwigslust–Wismar sowie die eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn Parchim–Ludwigslust bedient.[76] Die Bahn stellt insbesondere für Arbeitspendler nach Ludwigslust sowie auch in die Region eine sehr wichtige Verbindung dar. Für die Stadt selbst hat die von Südost nach Nordwest verlaufende Bahnlinie jedoch auch eine starke Trennwirkung zwischen der Ludwigsluster Innenstadt und den nördlich gelegenen Stadtteilen.

Bislang stellen die Hochbrücken (B 106) die einzige Möglichkeit zur Bahnquerung dar. Der gesamte motorisierte Nord-Süd-Verkehr muss diese Strecke passieren, was wiederum Auswirkungen auf die angrenzenden (Wohn-)Bereiche hat. Für Fußgänger- und Radfahrer gibt es an der Neustädter Straße eine barrierefreie Brücke über die Bahntrasse.

[75] [Wirtschaftsstandort]
[76] Landkreis Ludwigslust-Parchim bei www.wikipedia.de (letzter Zugriff 07.01.2014)

Abb. 19: Straßennetz von Ludwigslust



Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

Radverkehr

Der Radverkehr ist eine gute und wichtige Alternative zum Auto oder zum öffentlichen Nahverkehr. Die Kernstadt ist kompakt bebaut, so dass sich die Nutzung des Fahrrades für die kurzen Wege anbietet. Die Hauptrouten erschließen die Innenstadt rund um die Schloßstraße, Alternativrouten bieten Abkürzungen an. Fernradwege tangieren die Innenstadt und führen derzeit Touristen an der eigentlichen Stadt vorbei. Die Qualität der Radverkehrsanlagen ist differenziert zu bewerten, in Teilen auch lückenhaft. Wechselnde Straßenführung, veraltete oder nicht vorhandene Ausschilderungen sowie historisches Kopfsteinpflaster (Schloßstraße, Schweriner Str. u.a.) erschweren z.T. das Fahrradfahren. Die Fahrradabstellanlangen sind uneinheitlich und an wichtigen Orten zu wenig vorhanden. Der Bahnhof als Ort des Verkehrsmittelwechsels ist ein solches Beispiel. Hier ist das Angebot an geeigneten Fahrradabstellanlagen zu gering. Entlang der viel befahrenen Bundesstraße ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße keine sichere Lösung. Viele weichen hier auf den Gehweg aus, verbunden mit Nutzungskonflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

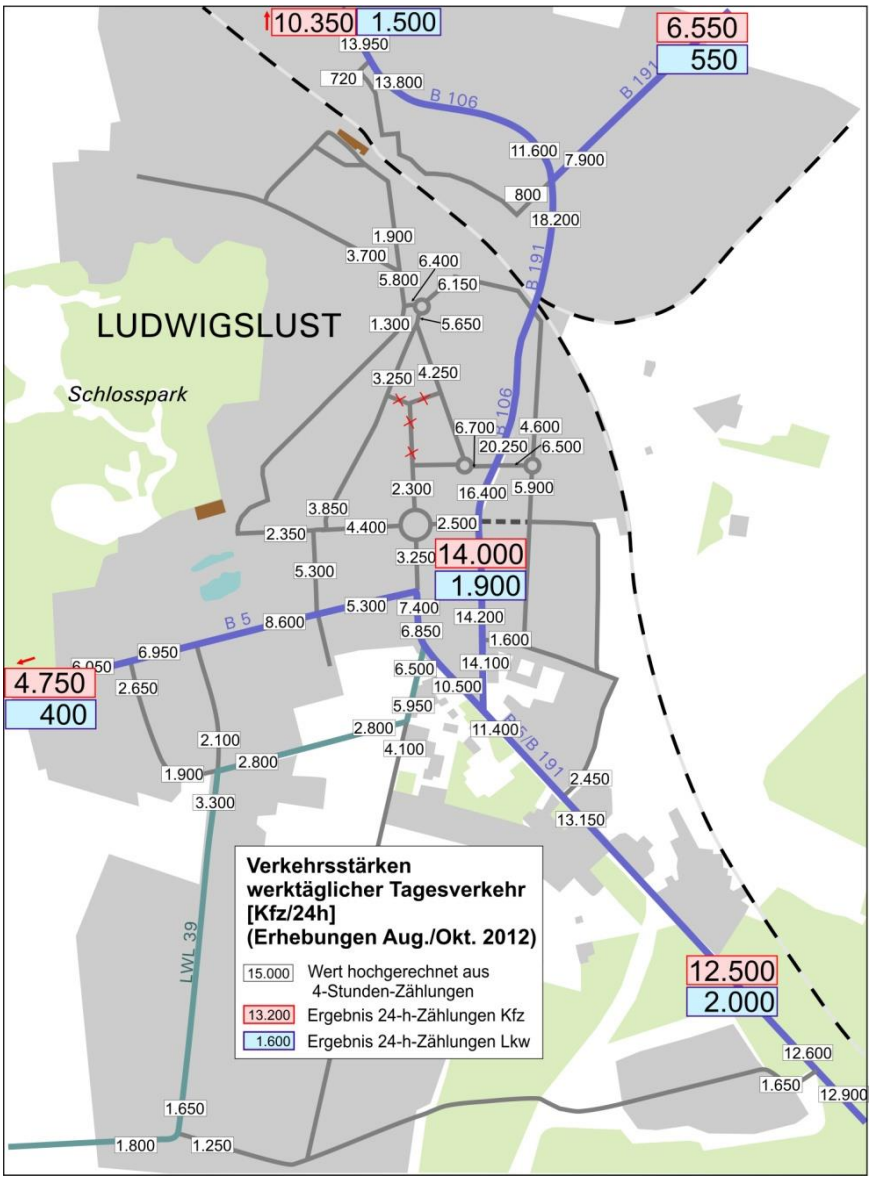
Das Radverkehrskonzept, das derzeit im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erstellt wird, sieht hier mehrere Maßnahmen vor. Allen voran muss das Netz weiter ausgebaut und qualifiziert werden. Die Ausweisung von Fahrradstraßen und eine neue Wegeführung an markanten, viel frequentierten Orten sind solche Maßnahmen.

Verkehrs- und Lärmbelastung

Der Straßenverkehr stellt eine wesentliche Lärmquelle für die Stadt Ludwigslust dar. Im Norden der Stadt treffen die B 106 (aus Richtung Schwerin) und die B 191 (aus Richtung Neustadt-Glewe) aufeinander und verlaufen auf einem 1,5 km langen Straßenabschnitt gemeinsam in Richtung Süden, wo diese auf die B 5 (in Ost-West-Richtung) treffen. Da die B 106 und die B 191 die wichtigste Verkehrsader der Stadt sind, wurde hier die größte Verkehrsbelastung gemessen. Vor allem der Bereich der Hochbrücke sowie der Käthe Kollwitz-Straße ist mit über 20.000 Kfz/Tag übermäßig stark frequentiert. Im weiteren Verlauf der Trasse verteilt sich der Verkehr auf das Stadtgebiet, sodass an den Ortsein- und –ausgängen jeweils noch eine Belastung von über 10.000 Kfz/Tag gezählt wurde. Der Anteil des Schwerverkehrs auf der B 106/ B 191 liegt zwischen 1.500 und 2.000 Fahrzeugen pro Tag, was einem Anteil von rund 15 % entspricht.[77]

[77] [Zwischenbericht VEP 2013], S. 5

Abb. 20: Verkehrsstärken auf den Straßen in Ludwigslust



Quelle: [Zwischenbericht VEP 2013]

Zwischen 5.000 bis 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag passieren die Bundesstraße B 5, die B 191 ab der Einmündung zur Neustädter Straße in Richtung Neustadt-Glewe, die Breite Straße, die Neue Torstraße, die Gartenstraße sowie den südliche Bereich der Bahnhofstraße. Der LKW-Anteil liegt hier bei unter 10 %. 3.000 bis 5.000 Fahrzeuge pro Tag passieren die Kanalstraße, Klenower Straße, den östlichen Teil der Schloßstraße und die Schweriner Straße.[78] Der historische Straßenbelag mit Kopfsteinpflaster erhöht hier zudem den Lärm.

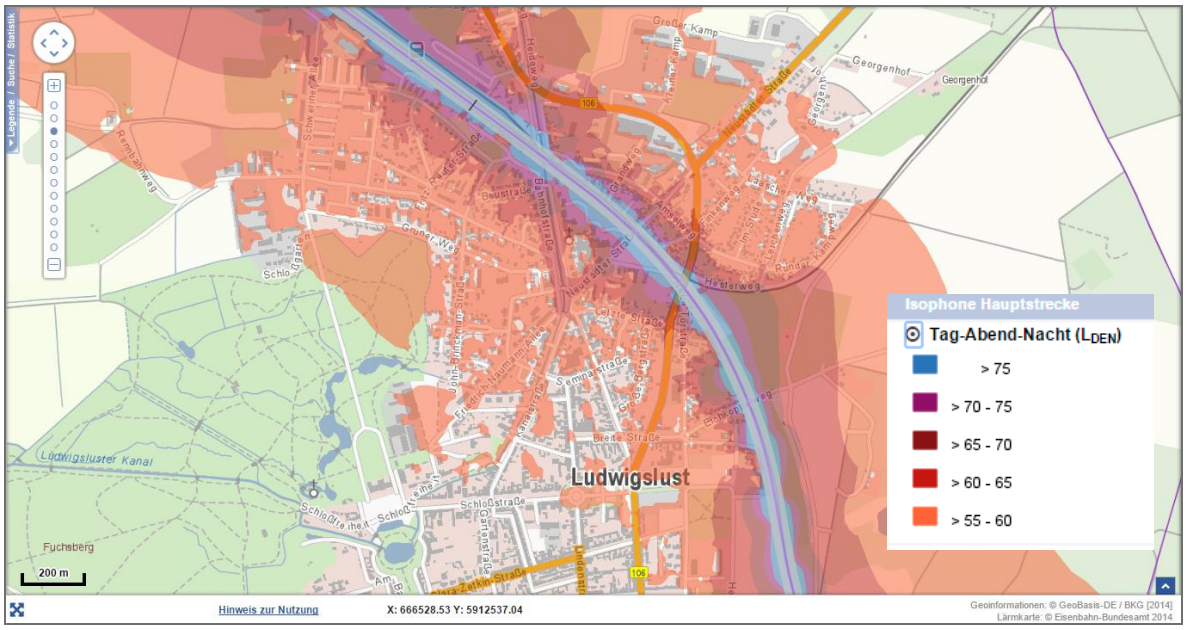
Durch den Neubau der A 14 wird erwartet, dass sich der Durchgangsverkehr – vor allem in Nord-Süd-Richtung –verlagert und zu einer Minderbelastung der B 106/ B 191 im Nord-Süd-Verlauf zwischen

[78] Ebd., S. 6

3.800 und über 9.000 Kfz/Tag führen wird. Dies wird sich auch entlastend für die Hochbrücke auswirken; 25 % weniger Fahrzeuge werden diese passieren. Innerörtliche Straßen profitieren von dem Ausbau der Autobahn in einem weitaus geringeren Umfang. Mehrbelastungen werden vor allem auf der B 191 ab dem Abzweig Neustädter Straße in Richtung Neustadt-Glewe erwartet, der zukünftig als „Zubringer“ zur nördlichen Anschlussstelle fungieren wird.

1996 wurde für die Stadt Ludwigslust ein Schallimmissionsplan gemäß § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erarbeitet, in dessen Ergebnis der Straßenverkehr in Ludwigslust als maßgebende Geräuschquelle identifiziert wurde. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen. Im Ergebnis der Lärmkartierung von 2012 wurde berechnet, dass in diesen Straßenabschnitten ca. 800 Einwohner von schädlichen Lärmeinwirkungen > 55 dB(A) im Tagzeitraum und über 1.000 Einwohner von schädlichen Umwelteinwirkungen > 45 dB(A) im Nachtzeitraum betroffen sind, insbesondere in der kompakten Wohnbebauung entlang der B 106.[79] Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung im Bestand können der Einbau von Schallschutzfenstern mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen und die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit sein. Auch die Verminderung des Durchgangsverkehrs auf diesem Streckenabschnitt wird empfohlen; dies kann nach Einschätzung der Lärmkartierung mit dem Ausbau der A 14 erreicht werden.[80]

Abb. 21 Lärmkarte Ludwigslust



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. 2014

Neben dem Straßenverkehr beeinträchtigt vor allem die Bahntrasse die Lebensqualität der Anwohner, die in deren unmittelbarer Nähe leben und die das Stadtgebiet auf einer Länge von rund 3,6 km in Nord- Süd- Richtung quert. Schienenverkehrsgeräuschsemmissionen erreichen in einem begrenz-

[79] [Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen 2012], S. 7
[80] Ebd., S. 7

ten Bereich bei schienennaher Bebauung und im Bereich des Bahnhofes ebenfalls Emmissionsrelevanz, wie die obenstehende Abbildung zeigt. Da sich die Wohnbebauung beiderseits der Bahntrasse bis in die hochbelasteten Bereiche von > 70 dB(A) schiebt, denen es an aktivem Schallschutz mangelt, sind die Betroffenheiten sowohl in den Tages- als auch in den sensiblen Nachtstunden hoch. Aufgrund des Bahnverkehrs sind in der Stadt Ludwigslust knapp 4.500 Einwohner Lärmeinwirkungen über 55 dB(A) tags wie nachts ausgesetzt. In den Nachtstunden sind ca. 8.200 Einwohner von Lärmbelastungen über 45 dB(A) betroffen.[81] Brachflächen, die in der Innenstadt an der Bahn liegen, lassen den Lärm gegenwärtig beinahe unvermindert in die Wohngebiete schallen.[82]

Rund 45.000 Züge durchqueren Ludwigslust jedes Jahr, dabei entfällt das Groß auf den Fern- und Regionalverkehr. Auch der Güterverkehr schlägt mit rund 17.700 Zügen pro Jahr zu Buche. Allein in den Abend- und Nachtstunden können hier rund 20.000 Züge pro Jahr gezählt werden.

Zukünftige Planungen

Das Regionale Entwicklungskonzept REK A 14 berücksichtigt den Lückenschluss der Bundesautobahn A 14 (siehe Abb. 19: Straßennetz von Ludwigslust). Dadurch werden zentrale Rahmenbedingungen für bestehende Gewerbestandorte in der Stadt Ludwigslust verbessert sowie Perspektiven für neue Gewerbestandorte von überregionaler Bedeutung entlang der neuen Achse geschaffen. Die Stadt Ludwigslust wird insbesondere als Arbeitsstandort von dem Ausbau der A 14 profitieren. [83]

Weiterhin wird die Ortsumgehung-Süd für die B 5 als Projekt in der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans und im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes benannt, um insbesondere den Schwerlastverkehr aufzunehmen.[84]

Für die Innenstadt hat insbesondere die alternative Bahnquerung mittels eines Tunnels große Bedeutung, da diese den aktuellen und prognostizierten Verkehr auf das vorhandene Straßennetz verteilen und somit die Belastung für die Hochbrücke (um 20 % bzw. 3.300 Fahrzeuge/ Tag)[85] sowie die betroffenen anliegenden Stadtbereiche weiter reduzieren würde.[86] Weiterhin würde sich die Vernetzung des ÖPNV durch kürzere Wegebeziehungen sowie die Erreichbarkeit und Verkehrsanbindung des ICE-Bahnhofes in der Stadt Ludwigslust verbessern. Eine zusätzliche Unterführung im Bahnhofsbereich stellt jedoch nur eine Alternative zur Hochbrücke da; diese wird auch weiterhin dringend für die Aufnahme der Verkehre in der Stadt benötigt.

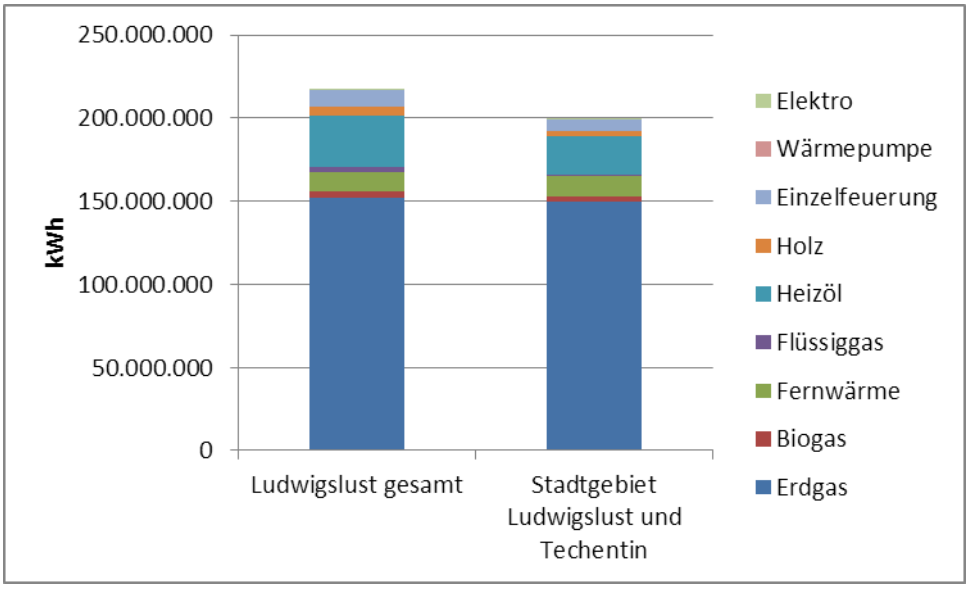
[81] [Lärmkartierung Eisenbahn-Bundesamt]
[82] Ebd.
[83] [REK A14]
[84] [LEP M-V Fortschreibung]: S. 53
[85] gegenüber der errechneten Verkehrsauslastung nach Fertigstellung der A14
[86] [Zwischenbericht VEP 2013], S. 10 ff.

2.8.3 Technische Infrastruktur

Energie

Die Stadt Ludwigslust hatte im Jahr 2012 einen Energieeinsatz von insgesamt 313.474.458 kWh/a. Davon wurden mehr als 90 % im Stadtgebiet i.e.S. (inkl. Techentin) verbraucht. Knapp 80 % dieses Energiebedarfs fielen für die Wärmeversorgung an, ca. 20 % für die Stromversorgung. [87]

Abb. 22 Wärmebedarf (kWh)



Datenquelle: [Energiekonzept LWL 2014], S.12, eigene Darstellung

Der Energieträger mit der größten Bedeutung ist Erdgas, welches über 70 % des Wärmebedarfs abdeckt. Zweitgrößter Energieträger für die Wärmeversorgung ist Heizöl mit knapp 15 %. Fernwärme stellt über 5 % des Wärmebedarfs, alle anderen Energieträger haben weniger Anteil am Energiemix.

Während erneuerbare Energien (EEG) noch eine unbedeutende Rolle bei der Erzeugung von Treibstoffen und Wärme spielen – in der Stadt Ludwigslust wurden in 2012 gerade knapp 7 % des Wärmebedarfs aus EEG gedeckt -, haben diese bei der Stromerzeugung bereits eine relativ große Bedeutung gewonnen: In Deutschland werden insgesamt 24 % des Stromverbrauchs über EEG gedeckt, Mecklenburg-Vorpommern ist dabei ein Spitzenreiter mit 61 %. In der Stadt Ludwigslust werden ca. 47 % des Strombedarfs aus erneuerbaren Energieträgern erzeugt. Insgesamt decken erneuerbare Energien knapp 15 % des Gesamtenergiebedarfs der Stadt. Davon werden ca. 3.109.507 kWh/a Strom jährlich in Biomasse-Anlagen sowie ca. 742.000 kWh/a Photovoltaik-Strom produziert.[88]

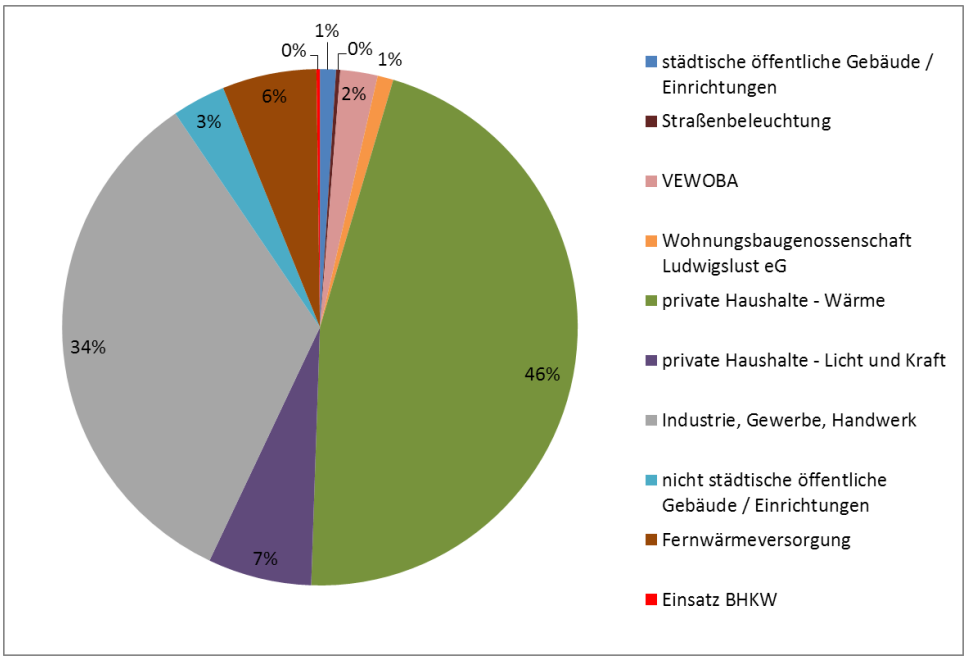
[87] [Energiekonzept LWL 2014], S.15
[88] Ebd,.S.19

Die Stadt Ludwigslust setzt sich zum Ziel, die Energieeffizienz (spezifischer Energieeinsatz) in den Sektoren öffentliche Gebäude, private Haushalte und Industrie/Gewerbe bis zum Jahr 2030 um 30 % zu erhöhen und damit die CO_2-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 1990 zu senken.

Für die Zukunft werden die größten Potenziale beim Ausbau der Windenergie, der Photovoltaik, der Kraft-Wärme-Kopplung sowie der Nutzung von Abfall für die Stromversorgung gesehen. Für die Wärmeversorgung bestehen Potenziale im Bereich Gas, Biomasse und ebenso in der Kraft-Wärme-Kopplung.

Für die zukünftige Entwicklung des Energieverbrauchs ist von Bedeutung, dass die städtischen Einrichtungen und Verbraucher für gerade einmal 1 % des Gesamtenergiebedarfs verantwortlich sind. 53 % des Energiebedarfs wird von privaten Haushalten bezogen, 34 % von Industrie, Gewerbe und Handwerk sowie weitere 6 % für die Fernwärmeversorgung. Strategien zur Verringerung des Energieverbrauchs sowie des CO_2-Ausstoßes werden in starkem Maße die privaten und gewerblichen Verbraucher mit einbeziehen müssen.

Abb. 23: Energieverbrauchssektoren der Stadt Ludwigslust im Jahr 2012



Datenquelle: [Energiekonzept LWL 2014], S.70, eigene Darstellung

Internet / Breitband

Eine Versorgung mit schnellem Internetzugang ist in vielen Gebieten Deutschlands schon eine Selbstverständlichkeit und ein nicht zu unterschätzender Erfolgsfaktor für ansässige Unternehmen bzw. für die Ansiedlungsentscheidungen neuer Investoren.

In Mecklenburg-Vorpommern verfügen 42,7 % aller Haushalte über einen Breitbandzugang mit ≥ 50 Mbit/s (alle Technologien), wobei diese ausschließlich durch leitungsgebundenen Technologien realisiert werden. [89] Damit liegt Mecklenburg-Vorpommern unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt von 64,1 %.

In der Stadt Ludwigslust ist ein Großteil der Haushalte mit einem Breitbandzugang mit ≥ 2 Mbit/s (alle Technologien) versorgt. Eine Breitbandleistung von ≥ 30 Mbit/s wird allerdings nur im Stadtzentrum und Techentin erreicht, während die Versorgungsdichte in den Ortsteilen weiter abnimmt. Die Hochleistungsanschlüsse basieren zum größten Teil auf leitungsgebundenen Technologien, die drahtlose Breitbandverfügbarkeit liegt in gesamt Ludwigslust lediglich bei 0 - 10 %.[90]

Entsprechend den bundesweiten Zielen, bis Ende 2018 alle Haushalte mit Anschlüssen mit ≥ 2 Mbit/s zu versorgen[91] sowie bis Ende 2014 für 75 % der Haushalte Anschlüsse mit Übertragungsraten von mindestens 50 Megabit pro Sekunde zur Verfügung zu stellen[92], haben die Städte Ludwigslust, Grabow und Neustadt-Glewe eine Machbarkeitsstudie für die Verbesserung der Breitbandversorgung erstellt[93]. Die drei Städte müssen nunmehr auf Grundlage der Machbarkeitsstudie über die Prioritäten des Breitbandausbaus sowie über die Rollen der am Markt aktiven Träger und Betreiber des Lehrrohr- und Glasfasernetzes und Provider entscheiden.[94]

[89] [Bericht Breitbandatlas 2014], S. 14
[90] [Breitbandatlas]: http://www.zukunft-breitband.de/Breitband/DE/Breitbandatlas/BreitbandVorOrt/breitband-vor-ort_node.html (letzter Zugriff am 01.12.2014)
[91] [Breitbandstrategie BMWI 2009]
[92] Ebd.
[93] [Machbarkeitsstudie Breitband 2014]
[94] ebd.

2.9 SWOT-Analyse

2.9.1 Demografische Entwicklung

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
⊕ Seit 2007 nur durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang um 1,7 %, liegt im Durchschnitt des Landes ⊕ Wanderungsgewinne in den letzten Jahren ⊕ Einwohnergewinn im Sanierungsgebiet Altstadt (Geburtenüberschuss und positives Wanderungssaldo) ⊕ Zahl der Haushalte ungefähr gleichbleibend trotz kleiner werdender Gesamtbevölkerung	⊖ Überalterung der Bevölkerungsstruktur, vor allem im Bahnhofsviertel ⊖ Unausgewogene Geschlechterproportion insbesondere in der Gruppe der 20 bis 40jährigen ⊖ Hohe Abwanderungstendenz junger Leute ⊖ Tendenzieller Einwohnerrückgang in den Ortsteilen, v.a. in Kummer, Glaisin und Hornkaten ⊖ Kontinuierlicher Rückgang der Bevölkerung prognostiziert: 11 % Rückgang bis 2030
CHANCEN	**RISIKEN**
! Etablierung neuer Märkte für neue, altersgerechte Dienstleistungsangebote aufgrund veränderter Altersstruktur	ϟ Unzureichende Möglichkeiten den Herausforderungen des demografischen Wandels (Überalterung) zu begegnen

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Für die Stadt Ludwigslust ergeben sich – ähnlich wie für viele Städte und Regionen in Deutschland - Handlungserfordernisse im Umgang mit der alternden Gesellschaft, die insbesondere die Daseinsvorsorge sowie den Umbau und die Aufrechterhaltung der Infrastruktur betreffen. Gefragt sind zum einen Projekte, die die Ansiedlung junger Familien, junger Menschen in der Familiengründung aber auch Nachwuchsfachkräfte fördern und zum anderen, die zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge beitragen.

Die Wanderungsgewinne, kumuliert mit den Nachfragen, verdeutlichen eine stärkere Nachfrage nach Wohnungen im Eigentum, d.h. Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäuser. Die Nachfrage im Mietwohnungsbestand (Mehrfamilienhäuser sowie industrielle Mehrfamilienhäuser) sinkt weiter und erfordert ggf. einen weiteren Rückbau. Hier bedarf es eines gesamtstädtischen Flächenmanagements.

2.9.2 Wirtschaftliche Entwicklung

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Wirtschaftsstruktur	
⊕ Ludwigslust ist Mitglied der Metropolregion Hamburg – konsequente Vermarktung des Standortvorteils und Zugang zu regionalen Netzwerken ⊕ Sehr gute wirtschaftsgeographische Lage (A 14 und A 24, Bundesstraßen B 106, B 191 und B 5, Fernbahnhof) ⊕ Anschluss durch das Autobahnkreuz der A 14 im Jahr 2015 ⊕ Spitzenprodukte im Maschinen- und Anlagenbau ⊕ Erzeugung und Verarbeitung von Nahrungs- und Genussmitteln (Herstellung von Wurst- und Fleischprodukten sowie im traditionellen Anbau von Sanddorn) ist eine Schlüsselbranche in der Stadt, im Kreis und in der Metropolregion ⊕ weitere Branchenschwerpunkte sind metallverarbeitende Industrie, Bau- und Baustoffindustrie, Elektroindustrie, Maschinenbau sowie das Handwerk ⊕ Krankenhausstandort als bedeutender Arbeitgeber ⊕ Gutes Image der lokalen Unternehmen, gute Außenwirkung ⊕ Starkes lokales Engagement von Unternehmen ⊕ Gute Zusammenarbeit der Unternehmen innerhalb von Branchen, regelmäßiges Wirtschaftsfrühstück als wichtige Netzwerkveranstaltung ⊕ Jährliche Gewerbemesse der regionalen Wirtschaft	⊖ 2011: Verlust des Kreissitzes, Imageverlust ⊖ Minderjährige Auszubildende können im Rahmen ihrer Ausbildung über den ÖPNV den Standort nicht immer problemlos erreichen
Gewerbeflächenentwicklung	
⊕ Großer Pool an bereits erschlossenen Gewerbeflächen ⊕ Standortvorteile: geringe Realsteuersätze, Vergabe von Gewerbeflächen mit Preisnachlass an besonders förderwürdige Branchen und Unternehmen	⊖ Keine flächendeckende Versorgung mit Hochleistungsbreitband
Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit, Kaufkraft	
⊕ Hohe Arbeitsplatzdichte und stabile Zahl von Arbeitsplätzen ⊕ Arbeitslosenquote geringer als im Landesdurchschnitt ⊕ Arbeitsplatzdichte und Einpendlerüberschuss belegen die regionale Bedeutung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes Ludwigslust	

⊕ Überdurchschnittliche Kaufkraft (verglichen mit Landkreis und Bundesland); Durchschnittseinkommen im Landkreis liegt über dem Landesdurchschnitt	
Einzelhandelskonzept	
⊕ Relativ gute Versorgung mit Einzelhandel auch in den Wohngebieten ⊕ Einzelhandelskonzept gibt Aussagen zu Ansiedlungsstrategie für Einzelhandelsunternehmen ⊕ Aktive Steuerung der Einzelhandelsentwicklung durch die Bauleitplanung	⊖ Schweriner Straße und Lindenstraße sind wahrnehmbar von Leerstand betroffen ⊖ Keine lückenlose Barrierefreiheit bei Einzelhandel und Gastronomie
CHANCEN	**RISIKEN**
! Potentiale durch gemeinsame Wirtschaftsentwicklung der Städte Neustadt-Glewe, Grabow und Ludwigslust und weiterer Gemeinden (REK A 14) ! Gute Ausgangsbasis für den Aufbau eines regionalen Branchennetzwerkes der Nahrungs- und Genussmittelindustrie ! Vorbehaltsregion für den Tourismus laut dem LEP, Tourismus als wachsende Branche ! Demografische Entwicklung bedingt Wachstumsmarkt für Gesundheits- und Sozialwesen	⚡ Drohender Fachkräftemangel
HANDLUNGSERFORDERNISSE	
Handlungsbedarf besteht bei der Bindung von Fachkräften mit dem Ziel, die Unternehmensvielfalt zu halten bzw. zu stärken. Hier ist die enge Zusammenarbeit mit den Schulen und der lokalen Wirtschaft gefragt. Weiterhin sind Ansiedlungsanreize für hochqualifizierte Führungskräfte (im Sinne des Standortmarketings) sowie auch für Unternehmen zu schaffen. Die gezielte Entwicklung der Gewerbeflächen sollte im regionalen Kontext auf Grundlage eines Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes erfolgen. Zukünftig ist die interkommunale Zusammenarbeit im Städtedreieck Neustadt-Glewe-Ludwigslust-Grabow zu verstärken, um die Profile der jeweiligen Standorte zu schärfen und gemeinsam strategische Ziele zu verfolgen. Der Tourismus ist eine wachsende Branche, deren Bedeutung deutlicher herausgestellt werden sollte. So kann die Wertschöpfung für den lokalen Einzelhandel und die Gastronomie erhöht werden, indem der ansässige Einzelhandel sich stärker auf die Zielgruppe der Touristen orientiert, insbesondere hinsichtlich Kunden- und Familienfreundlichkeit. Die Außenwirkung des Handels und der Gewerbetreibenden kann durch einen gemeinsamen Auftritt außerdem noch weiter erhöht werden.	

2.9.3 Wohnungsmarktentwicklung und Städtebau

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Wohnungsmarktentwicklung	
⊕ Relativ geringer Leerstand im überregionalen Vergleich; Rückbau von nicht mehr benötigtem Wohnraum ist bereits erfolgt und muss weiter fortgesetzt werden ⊕ Festigung der Altstadt als Wohnstandort durch Sanierung der vorhandenen Altbausubstanz, Vorhandensein von Verdichtungspotentialen ⊕ Ruhige Wohngebiete um die Altstadt herum in max. 2-geschossiger Bauweise ohne große störende Gewerbebetriebe ⊕ Garnisonsgelände als Entwicklungsgebiet in der Innenstadt für Wohn- und Freiflächen, Einzelhandel und Dienstleistungen ⊕ Attraktive Wohnumfeldgestaltung im Parkviertel ⊕ Innerstädtische Flächenpotentiale Wohnen: Fläche hinter der alten Post und im Garnisonsgelände	⊖ überdurchschnittlicher Leerstand in der Altstadt und im Parkviertel; Leerstand konzentriert sich auf Mehrfamilienhäuser ⊖ Gewerbeflächen in der Nähe der Wohngebiete in Techentin und im Parkviertel (Lärmemittenten) ⊖ wenig bis keine Möglichkeit zum Erwerb von Eigentumswohnungen
Städtebau	
⊕ Altstadt als denkmalgeschützte, spätbarocke Anlage in strukturell und insgesamt baulich gut erhaltenem Zustand ⊕ Schlosspark als Freiraum in der Innenstadt mit Anbindung an den Landschaftsraum ⊕ Ludwigsluster Kanal als grünes Band durch die Stadt	⊖ Trennung der Stadt im nordöstlichen Bereich durch die Bahntrasse Berlin-Hamburg ⊖ Trennung von gewachsenen Quartieren durch die Hochbrücken (Bundesstraße 106) ⊖ Innerstädtischer stadtbildprägender Leerstand (Prinzenpalais, Schweriner Str.) ⊖ Mangelnde Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsumfeldes ⊖ Innerstädtische Brachen ohne Nutzung
CHANCEN	**RISIKEN**
ⓘ Bedarfsgerechte Nutzung der innerstädtischen Entwicklungspotentiale für Wohnen (alte Post, Garnisonsgelände) ⓘ Entwicklung des Zentrums als besonderer Einzelhandelsstandort durch Qualifizierung von Einzelhandel und Gastronomie ⓘ Sanierungsgebiet Altstadt: Fortschreitende Sanierung für einen attraktiven Wohnstandort im Zentrum	⚡ Demografischer Wandel bedingt die Veränderung der Ansprüche an Barrierefreiheit und Erreichbarkeit und ggf. Verschiebung der Nachfrage ⚡ Hohe Konzentration günstiger Mietwohnungen im Parkviertel birgt die Gefahr sozialräumlicher Segregation ⚡ Perspektivischer Leerstand im Bahnhofsviertel aufgrund eines hohen Altersdurchschnitts der Bewohner (Erstmieter)
HANDLUNGSERFORDERNISSE	
Handlungsbedarf besteht in der Schaffung bedarfsgerechten Wohnraums sowohl für die größer werdende Gruppe älterer Menschen als auch für die Zielgruppe der jüngeren Menschen und jungen Familien. Hier muss ein gesamtstädtisches Flächenmanagement eingeführt werden, um Flächenpotentiale zu identifizieren. Um der Nachfrage nach Eigentumsbildung nachkommen zu können, empfiehlt sich eine Zusammenarbeit mit	

potentiellen Investoren im Wohnungsbau.

Die Reduktion des gewerblichen Leerstands, v.a. in stadtbildprägenden Gebäuden, erfordert eine strategische Herangehensweise, die auch die Konzentration und Qualifizierung des innerstädtischen Handels einbezieht.

Obwohl der Ludwigsluster Bahnhof stark frequentiert ist, sind die Attraktivitätssteigerung des Umfeldes und die barrierefreie Erreichbarkeit dringende Handlungserfordernisse.

2.9.4 Umwelt und Tourismus

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Grün- und Freiraumstruktur	
⊕ Verlangsamter und geringer Flächenverbrauch durch Siedlung und Verkehr ⊕ Große Waldflächen, hoher Anteil und an Erholungsflächen mit guter Ausstattung ⊕ Schlosspark als bedeutender innerstädtischer Grünraum mit Übergängen zu anschließenden Laubwäldern; Schlosspark ist Landschaftsschutzgebiet und in Teilen FFH-Gebiet ⊕ Großer Bestand an Straßenbäumen ist stadtbildprägend	⊖ Defizit in den Angeboten für eine Nutzung öffentlicher Grün- und Freiflächen (Bewegungsräume, Sitzgelegenheiten etc.)
Tourismus	
⊕ Ludwigslust ist ein touristischer Anziehungspunkt aufgrund der bedeutsamen städtebaulichen Gesamtstruktur sowie des Schlosses ⊕ Anbindung zwischen der Innenstadt und den Sehenswürdigkeiten wie Schloss, Stadtkirche und Schlosspark ⊕ Großveranstaltungen, wie das „Kleine Fest im großen Park“ wirken als überregionaler Besuchermagnet ⊕ Große Themenvielfalt der Angebote: Kulturangebote (Schloss, Ludwigsluster Klassik oder der Stadtkirche) und naturnahe Sportmöglichkeiten (Reiten oder Radwanderungen bis hin zu Besonderheiten wie z.B. Kutschfahrten durch die Stadt) ⊕ Vorhandener Landschaftsraum mit Waldgebieten und der Lewitz als Potenzial für Naherholung und Fremdenverkehr ⊕ Großschutzgebiete zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der Landschaften: Zwei Biosphärenreservate und zwei Naturparke in der Region bieten Naherholungsgebiete für die Stadt ⊕ Attraktion: die älteste und größte Sanddornplantage Europas; Sanddorn-Manufaktur in der Orangerie ⊕ Qualitativ hochwertiges Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten für Besucher und Touristen	⊖ Die Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste liegt im Durchschnitt bei 1,9 Tage und damit unter dem Landes- und Kreisdurchschnitt (4 bzw. 3,21 Tage), wie auch unter dem Durchschnitt der Nachbarstädte, obwohl die Gästeankunft in Ludwigslust höher ist ⊖ Unzureichende Angebote für Familien ⊖ Angebotslücken in der Gastronomie (Cafés, Sofort-Verzehr) ⊖ Fehlende Bademöglichkeit ⊖ unzureichende Vernetzung und Information zu regionalen Freizeitangeboten ⊖ Wegweisung zwischen Innenstadt und Bahnhof ist nicht gut sichtbar ⊖ Defizite in der Vermarktung und Besucherlenkung vor Ort, z.B. in Form von Wegweisern oder Informationstafeln ⊖ Geringe Frequentierung des lokalen Handels und der Gastronomie durch Besucher aufgrund der fehlenden Wegeführung, der oftmals nicht ansprechenden Außenpräsentation der Unternehmen und unzureichende Barrierefreiheit ⊖ Mangelndes Beherbergungsangebot im unteren Preissegment

in Hotels/Pensionen

CHANCEN	RISIKEN
ⓘ Entwicklungspotentiale naturnaher Teilräume durch geringe Bevölkerungsdichte und zukünftige demographische Entwicklung ⓘ Nutzung der Potenziale zur Anbindung der Region, z.B. mit einem Wegeleitsystem zu Rad-/ Wanderwegen und Wasserstraßen im Umland ⓘ Etablierung eines Stadtmarketing als Chance zur Förderung des Tourismus in der Stadt ⓘ Nutzung und Ausbau der Potenziale zur Steigerung der Übernachtungszahlen ⓘ Nutzung und Ausbau der Potenziale für Kultur- und Naturtourismus, „Best Ager“ (50+), Familientourismus, Reittourismus, Kinder- und Jugendreisen, Tagungsreisen oder Betriebsausflüge ⓘ Vorbehaltsgebiet nach LEP M-V für Tourismus: gezielte Förderung seitens des Landes möglich	

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Handlungsbedarf besteht in der bedarfsgerechten Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen mit mehr Nutzungsoptionen. Um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und stärker zu beleben, könnten mehr künstlerische Projekte gefördert werden, z.B. Literarische Steine. Auch die Qualifizierung und Schaffung von Spiel- und Bewegungsflächen würde neue Nutzungsoptionen im öffentlichen Raum ermöglichen. Auch sind alternative Finanzierungsformen von Kunst und Kultur wie z.B. Sponsoring zu erschließen.

Die touristischen Besonderheiten der Stadt können noch mehr ausgebaut werden. Auch bietet die Zielgruppe der Radwanderer Chancen für den Tourismus, die mit der Verbesserung des Anschlusses an die überregionalen Radwanderwege und die Verlagerung der überregionalen Radwanderrouten in die Innenstadt besser genutzt werden könnten. Dazu beitragen könnte ein verbessertes Wegeleitsystem.

2.9.5 Infrastrukturversorgung

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Bildung,soziale und kulturelle Infrastruktur	
⊕ Gute Ausstattung in der vorschulischen Kinderbetreuung sowie im Schul- und Bildungswesen ⊕ Guter Versorgungsgrad bei Spielplätzen ⊕ Hoher Versorgungsgrad an Angeboten an altersgerechten Wohnformen und Pflegeangeboten ⊕ Krankenhaus als Standort für Fachärzte ⊕ Große Vielfalt an kulturellen Einrichtungen u. a. aufgrund der kulturhistorischen Entwicklung (Schloss, Schlosspark, Stadtkirche, Stadtensemble, Kino) ⊕ kultureller Angebote (Kleinkunstfestival, Konzerte im Schloßpark; Freizeit- und Ferienangebote für alle Altersgruppen im Mehrgenerationenhaus des Zebef e.V; Konzertreihen u.a. der Festspiele M-V, Kreismusikschule Johann-Matthias- Sperger in Schloß(park), Stadtkirche, Zebef; ehrenamtliches Engagement im künstler. Bereich mit Ausstellungen u.a. durch den Kunst- und Kulturverein)	⊖ z.T. unzureichende Qualitäten der Kinderbetreuung (nicht bedarfsgerechte Öffnungszeiten, weite Wege zwischen Wohnort und Kinderbetreuung) ⊖ z.T. unzureichende Qualitäten einiger Spielplatzflächen ⊖ Fehlendes medizinisches Angebot für Kinder- und Jugendmedizin sowie Geburtshilfe ⊖ Fehlende Schwimm- und Bademöglichkeiten für Schulsport sowie Freizeit und Erholung
Verkehrliche Infrastruktur	
⊕ Sehr gute Verkehrsanbindung: Nähe zur Autobahn A 24 Hamburg-Berlin; Verbesserung der Anbindung an die Autobahn ab 2015; sehr gute Erschließung über Bundesstraßennetz; ⊕ Fernbahnhof mit überregionaler Anbindung u.a. an Hamburg, Berlin, Wismar und Magdeburg ⊕ Gute Voraussetzungen für ein attraktives Radwegenetz (Topografie, kurze Wege)	⊖ Hohe Lärmemissionen: Bundesstraßen und Eisenbahn ⊖ Belastung durch Feinstaub aufgrund des LKW-Durchgangsverkehrs ⊖ Hohe innerstädtische Verkehrsbelastung im Umfeld des Bahnhofs ⊖ Unzureichende barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs ⊖ Mangel an Fahrradabstellanlagen für Pendler am Bahnhof ⊖ Unzureichendes ÖPNV-Netz mit Bussen des VLP (nicht bedarfsgerecht, Schülerverkehr und Anbindung der Dörfer) ⊖ Lückenhaftes Radwegenetz im Stadtgebiet und fehlender Verknüpfung mit dem Umland ⊖ Fehlende Aufenthaltsqualität auf der Schloßstraße (nicht überall barrierefrei, schwierige Querung)
Technische Infrastruktur	
	⊖ Schwach ausgebauter Breitbandzugang mit über 50 Mbit/s

CHANCEN	RISIKEN
ⓘ Abnahme des Durchgangsverkehrs durch Ausbau A 14 ⓘ Geplante Ortsumgehung Süd für die B5 im LEP M-V zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs	⚡ PKW-Fahrten und Umweltbelastungen steigen aufgrund des ausgedünnten ÖPNV-Angebots und längere Versorgungswege ⚡ Geringerer PKW-Transit durch den Ausbau der A14 kann Absatzeinbußen des lokalen Handels zur Folge haben.

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Der demographische Wandel stellt die Kommunen und Regionen vor die Herausforderung, die Daseinsvorsorge und Infrastrukturen aufrecht zu erhalten und bedarfsgerecht umzubauen. Dies gilt in Ludwigslust insbesondere für die medizinische Versorgung. Hier muss der Krankenhausstandort mit seinen medizinischen Einrichtungen erhalten werden. Da das Krankenhaus keine städtische Einrichtung ist, müssen fortwährend Gespräche mit dem Klinikum geführt werden.

Hinsichtlich des guten kulturellen Angebots der Stadt bestehen Potenziale in der bedarfsgerechten und familienfreundlichen Weiterentwicklung und in der Nutzung und Stärkung des Engagements.

Einer der großen Standortvorteile der Stadt, die gute Erreichbarkeit, gilt nicht gleichermaßen für die Angebote des ÖPNV – insbesondere die Anbindung der Stadt an das Umland sollte verbessert werden. Auch hier betreibt die Stadt kein eigenes ÖPNV-Netz, kann aber durch Gespräche und Netzwerke dieses positiv beeinflussen. Die gute Erreichbarkeit mit der Bahn ist unbedingt zu erhalten und zu verbessern, indem bspw. die Zugänglichkeit des Bahnhofs verbessert wird.

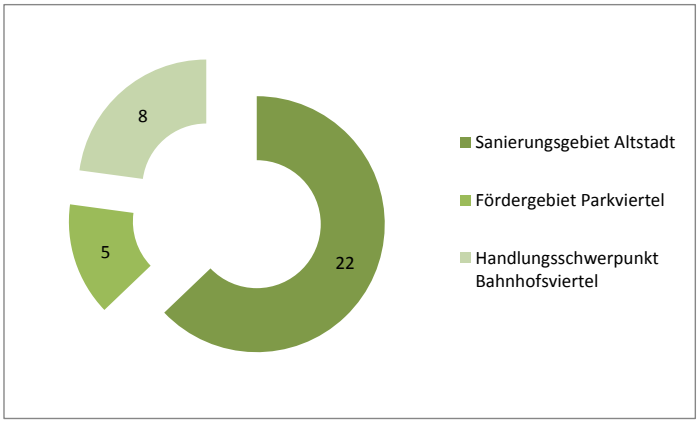
Der innerstädtische Verkehr stellt eine Belastung insbesondere für die Gesundheit der Wohnbevölkerung dar. Hier sind geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs sowie zum Lärmschutz entlang der Bundesstraßen als auch der Eisenbahntrassen gefragt.

Der innerstädtische wie auch der regionale Radverkehr würden vom Ausbau und der Verbesserung des Radwegenetzes sowie der Wegeführung profitieren.

2.10 Evaluation ISEK 2005 (1. Fortschreibung)

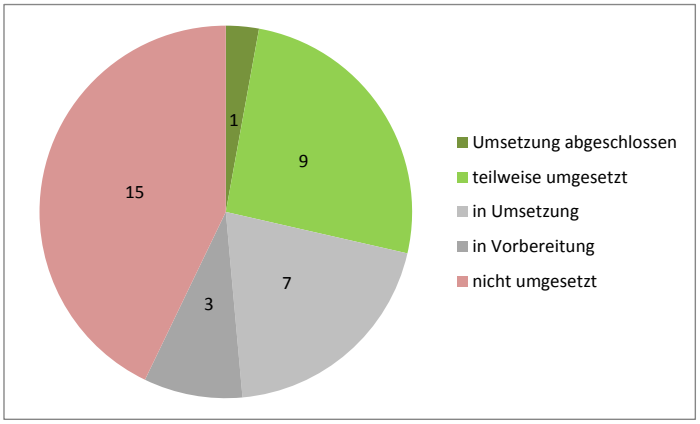
Das ISEK 2005 fokussierte sich auf die drei räumlichen Handlungsschwerpunkten „Sanierungsgebiet Altstadt“, “Fördergebiet Parkviertel“ und „Handlungsschwerpunkt Bahnhofsviertel“. Insgesamt wurden 35 Projekte in diesen Stadtteilen aufgenommen. Davon wurden 30 % vollständig oder teilweise umgesetzt. Weitere 30 % der Projekte befinden sich noch in der Umsetzung oder in der Vorbereitung zur Umsetzung. Der überwiegende Teil der ursprünglich eingereichten Projekte wurde bzw. wird derzeit erfolgreich zum Abschluss gebracht. Insgesamt zwölf der ursprünglich angedachten Projekte konnten nicht in die Umsetzung gehen. Die Ursachen hierfür liegen in übergeordneten Planungen begründet (z.B. Südumfahrung Ludwigslust), im Mangel an privaten Investoren (Flächenentwicklung ehem. Eierlager) bzw. erforderlichen Zielanpassungen (Rückbau der Hochstraße, Rückbau und Ersatzneubau der Gartenstr. 5 – 7, Rückbau der Garagen an der Rudolf-Tarnow-Str. und Neubau von Stadtvillen). Dies zeigt, dass ein ISEK ein flexibles, anpassungsfähiges Instrument sein muss, welches den strategischen Rahmen für mittel- bis langfristige Entwicklungen vorgibt, gleichzeitig aber aktuelle Erfordernisse und neue Erkenntnisse berücksichtigen muss.

Abb. 24: Räumliche Verteilung der Projekte des ISEK 2005



Quelle: Stadt Ludwigslust

Abb. 25: Umsetzung der Projekte aus dem ISEK 2005 (Stand 01/2015)



Quelle: Stadt Ludwiaslust

In der Fortschreibung des ISEKS für die neue Förderperiode sollen 23 der 35 Projekte aus dem ISEK 2005 weitergeführt werden[95]; dies betrifft vor allem die aktuell noch in Umsetzung oder Vorbereitung befindlichen Projekte, deren Planungs-und Realisierungszeiträume längerfristig sind und zukünftig weitergeführt werden, z.B. die Platzgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Einzelne Maßnahmen wurden so gut angenommen, dass diese weiterhin unterstützt werden, bspw. die private Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden und Wohnungen.

[95] Diese Projekte sind in der Projektliste (siehe S. 91ff.) entsprechend gekennzeichnet.

Die Maßnahmen, die zukünftig weitergeführt werden, lassen sich dem Handlungsfeld 1 „Verkehr und Umwelt“ sowie dem Handlungsfeld 2 „Wohnen“ zuordnen. Dies lässt sich aufgrund der thematischen und räumlichen Fokussierung der früheren ISEKS begründen.

3 LOKALE UND INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT

3.1 Bürgerbeteiligung

Die Stadt Ludwigslust veranstaltet regelmäßig u.a. zu Themen der Stadtentwicklung ein sogenanntes Stadtforum. Hierbei wird die Bevölkerung zu einem bestimmten Thema in die Stadthalle eingeladen, um sich zu informieren, aber auch um sich zu beteiligen. So wird ein reger Themen-Diskurs aufrechterhalten. Zudem setzte die Stadt bei der Erarbeitung der letzten Stadt-Konzepte (REK A14, Stadtmarketingkonzept) auf einen Online-Dialog, zusätzlich zur Vorort-Beteiligung. Somit wird sichergestellt, dass sich alle Bevölkerungsgruppen an Themen der Stadtentwicklung beteiligen können, unabhängig von Beteiligungsterminen.

Neben den Diskussionsforen und dem Instrument des Online-Dialogs setzt die Stadt auch auf projektspezifische Beteiligung. Auch diese Termine werden über die Presse, den Stadtanzeiger, aber auch über die städtische Internetseite bekannt gegeben.

3.2 Öffentlichkeitsarbeit

Ludwigslust wird in Kürze seinen Internetauftritt überarbeiten, um neben der reinen Information das inzwischen bewährte Instrument „Online-Dialog“ einzubinden. Bürgerbeteiligung ist somit nicht mehr nur beschränkt auf Veranstaltungen oder eigens dafür konzipierte Online-Portale, sondern kann täglich geschehen. Ein interaktiver Webauftritt der Stadt ist zeitgemäß und bietet u.a. neben Bürgersprechstunden eine zusätzliche Möglichkeit des Kontakts. Auf diese Weise wird es den Bürgerinnen und Bürgern online ermöglicht, sich an Projekten zu beteiligen und Wünsche, Bedarfe und Ideen zielgerichtet zu formulieren.

Neben der Internetseite publiziert die Stadt regelmäßig in der lokalen Presse und informiert und lädt über den städtischen Stadtanzeiger ein.

Die Stadt hat bereits ein Corporate Design, das Schrift und Farben umfasst. Dieses wurde im Stadtmarketing-Prozess entwickelt und umfasst einen Slogan „Lust auf Leben“, ein Logo und thematische Farben. Diese visuelle Sprache findet in alle Medien der Stadt Eingang. Für den ISEK-Prozess wurde ebenfalls ein Logo entwickelt, das auf allen Print-Medien sowie im Online-Dialog veröffentlicht worden ist. Dieses ist nun als Kommunikationssymbol für Stadtentwicklung in der Bevölkerung etabliert und soll auch zukünftig die entsprechenden Themen visuell kennzeichnen. Das Logo erscheint in den Farben der Stadt.

Abb. 26 Logo der Stadt Ludwigslust

Ludwigslust
Lust auf Leben

Quelle: Stadt Ludwigslust

Abb. 27 Logo ISEK-Prozess

INTEGRIERTES STADT ENTWICKLUNGS KONZEPT LUDWIGSLUST

erstellt von die raumplaner

Des Weiteren unterstützen zielgruppenspezifische Stadtpläne und Flyer nicht nur die Bewohner Ludwigslusts. So gibt es den Cityplan für Senioren und Menschen mit Behinderung sowie einen Jugendstadtplan, einen Flyer „Leben und Arbeiten in Ludwigslust“. Diese bieten neben Orientierung vor allem nützliche Hinweise für das Stadtleben. Zudem wird die Stadt ein Stadtmarketing etablieren.

3.3 Kooperationen mit Kommunen/Umland

Das Regionale Entwicklungskonzept REK A 14 ist die Handlungsgrundlage einer Kooperationsvereinbarung der Kommunen Ludwigslust, Neustadt-Glewe und Grabow. Mit diesem Konzept wird die interkommunale Zusammenarbeit gestützt und gelenkt. Folgende Aufgaben sollen in Zukunft gemeinsam bewältigt werden:

- Kooperation bei der Entwicklung der Rahmenbedingungen (Freizeit/ Tourismus, Daseinsvorsorge/Wohnen und Energie)
- Kooperation bei der Flächenentwicklung (Priorisierung, Entwicklung Vorranggebiete, Bestandssicherung)
- Kooperation bei der Wirtschaftsentwicklung (Ansiedelungsmarketing, Fachkräftesicherung, Innovationsförderung).

Alle Aufgaben wurden im REK A 14 bereits mit Projekten und Maßnahmen hinterlegt, so dass eine gute Grundlage für eine gemeinsame Regionalentwicklung gelegt wurde.

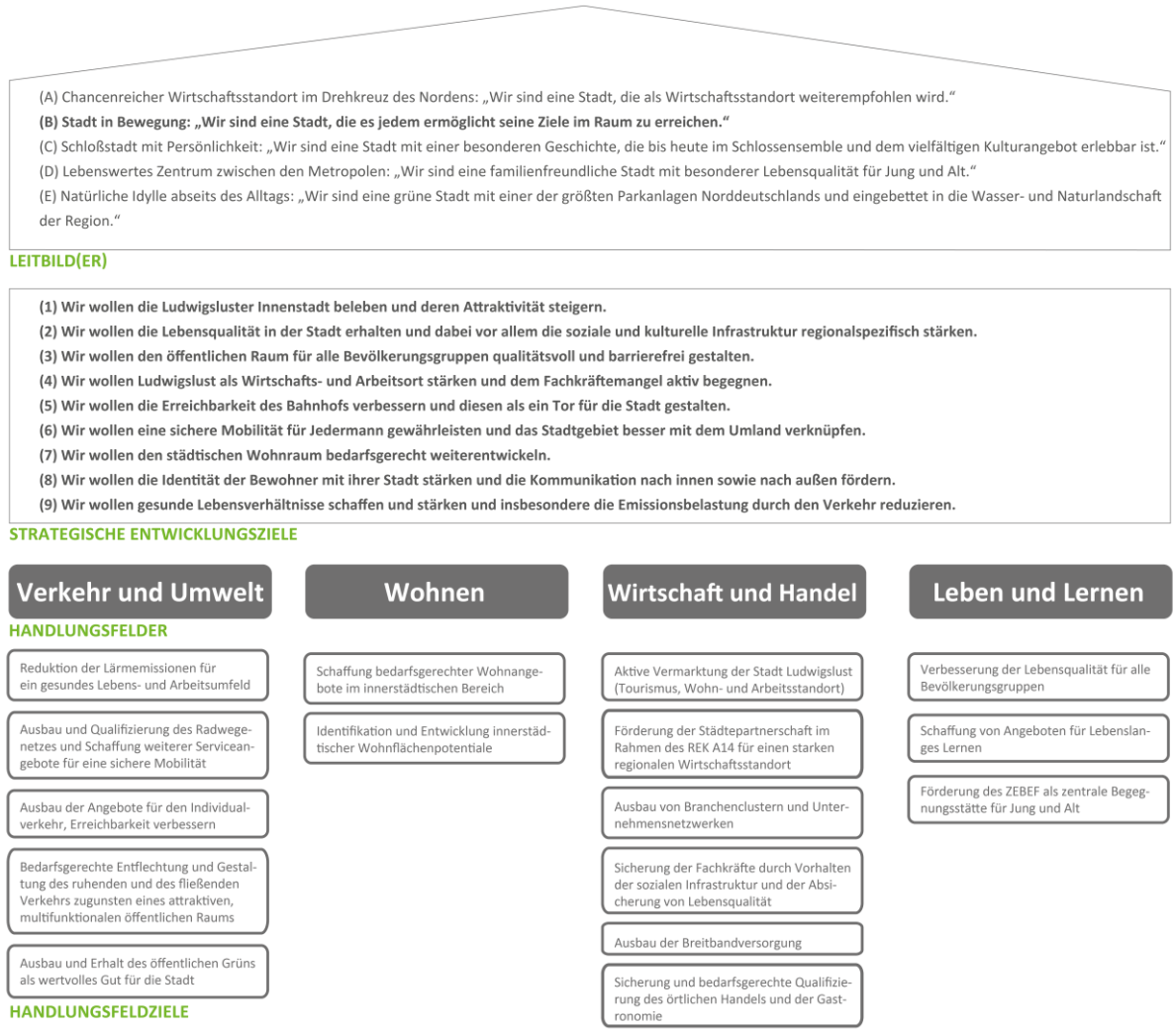
Abb. 28 Schwerpunkte des REK A 14

Quelle: [REK A14]

4 LEITBILDER

Den Kern des ISEK bildet das sogenannte Zielsystem. Dieses ist wie folgt aufgebaut: Das Dach bilden die Leitbilder, diese werden gestützt durch die strategischen Entwicklungsziele. Auf der nächsten Ebene werden die Handlungsfelder als die operationellen Säulen der Strategie beschrieben.

Abb. 29 Zielsystem ISEK 2015, zweite Fortschreibung



Quelle: Eigene Darstellung

Bisher wurden in der Stadt Ludwigslust drei räumliche Schwerpunktbereiche verfolgt: Parkviertel, Altstadt und Bahnhofsviertel. Die Fortführung alter Projekte sowie die neuen Projektvorschläge, Hinweise und Ideen aus dem Partizipationsprozess sowie seitens der Stadt und die Analyseergebnisse der Bestandsaufnahme bildeten die Grundlage für die folgende Strategie. Die Bündelung dieser Ergebnisse konnte keinen eindeutig räumlichen Schwerpunkt als Handlungsfeld identifizieren, so dass in den nächsten Jahren vier thematische Handlungsfelder die Stadtentwicklung prägen werden. Die

Handlungsfelder werden durch Handlungsfeldziele operationalisiert, die mit entsprechenden Maßnahmen hinterlegt sind.

Bereits in der Erarbeitung des Stadtmarketingkonzepts im Jahr 2014 wurden vier Leitbilder entwickelt. Das ISEK hat diese aufgegriffen, da sie durch die Entwicklungsziele, Handlungsfelder und Projekte bestätigt wurden und diese um das Thema Mobilität ergänzt. Somit konnte der vorangegangene Leitbildprozess aufgegriffen werden, der bereits Konsens in der Stadtvertretung sowie in der Bevölkerung war. Da das ISEK sich als Klammer all dieser Konzepte und Prozesse versteht, ist eine Übernahme dieser Inhalte nach einer Prüfung nur konsequent und fördert die Kontinuität im städtischen Handeln.

Das Leitbild für die Stadtentwicklung in Ludwigslust umfasst folgende Leitsätze:

LEITBILDER

Chancenreicher Wirtschaftsstandort im Drehkreuz des Nordens: *Wir sind eine Stadt, die als Wirtschaftsstandort weiterempfohlen wird.*

(NEU) Stadt in Bewegung: *Wir sind eine Stadt, die es jedem ermöglicht seine Ziele im Raum zu erreichen.*

Schlossstadt mit Persönlichkeit: *Wir sind eine Stadt mit einer besonderen Geschichte, die bis heute im Schlossensemble und dem vielfältigen Kulturangebot erlebbar ist.*

Lebenswertes Zentrum zwischen den Metropolen: *Wir sind eine familienfreundliche Stadt mit besonderer Lebensqualität für Jung und Alt.*

Natürliche Idylle abseits des Alltags: *Wir sind eine grüne Stadt mit einer der größten Parkanlagen Norddeutschlands und eingebettet in die Wasser- und Naturlandschaft der Region.*

4.1 Strategische Entwicklungsziele

Die strategischen Entwicklungsziele überschreiben die Handlungsfelder und zeigen in neun Zielformulierungen die wichtigsten Herausforderungen der Stadtentwicklung in Ludwigslust auf. Abgeleitet wurden diese aus den Ergebnissen des Beteiligungsprozess und den Handlungserfordernissen aus der SWOT-Analyse. Diese Ziele wurden mit der Bevölkerung diskutiert und in einer Expertenrunde verifiziert.

Neben thematischen Zielen wurden zwei räumliche Entwicklungsziele formuliert. Die Innenstadt (strategisches Entwicklungsziel Nr.1) rund um die zentrale Schloßstraße ist ein wichtiger Funktionsraum für die Bürgerinnen und Bürger. Hier konzentrieren sich der lokale Einzelhandel, wichtige öffentliche Einrichtungen sowie die kulturellen Orte. Hier finden auch die jährlichen Feste, wie etwa der Adventsmarkt oder das Lindenfest statt. Die Mitte Ludwigslusts ist ein Ort der Begegnung. Ge-

stalterische Defizite im öffentlichen Raum aber auch des ansässigen Einzelhandels müssen beseitigt werden, um diese Mitte zu stärken und als Identifikationsort zu qualifizieren.

Das zweite räumliche strategische Entwicklungsziel (Nr. 5) betrifft den Bahnhof. Durch die gute Anbindung an den Fern- und Regionalverkehr hat sich die Stadt nicht nur als Wohnort, sondern auch als Arbeitsort in der Region etabliert. Der Bahnhof ist für viele Aus- und Einpendler ein wichtiges Tor zur Stadt. Hier empfängt und verabschiedet die Stadt täglich viele Pendler und auch Touristen. Die Gestaltung und Erreichbarkeit dieses zentralen Ortes ist bisher nicht ausreichend gegeben und belastet die innerstädtischen Wohngebiete mit Ziel- und Quellverkehr. Eine Optimierung der Verkehrsführung für alle Verkehrsmittel und eine barrierefrei, zweckmäßige Gestaltung des öffentlichen Raums ist hier ein langfristig zu verfolgendes Ziel der Stadt.

Die folgenden thematischen Ziele verfolgen alle die Querschnittsziele Barrierefreiheit und den Mehr-Generationen-Gedanken. Diese sind für die Stadt, nicht nur im Hinblick auf den demografischen Wandel von großer Bedeutung, vielmehr möchte die Stadt die Nutzungsoptionen erweitern und befördern, um so auch in Zukunft ein attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort zu sein.

STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSZIELE

(1) Wir wollen die Ludwigsluster Innenstadt beleben und deren Attraktivität steigern.

(2) Wir wollen die Lebensqualität in der Stadt erhalten und dabei vor allem die soziale und kulturelle Infrastruktur regionalspezifisch stärken.

(3) Wir wollen den öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen qualitätsvoll und barrierefrei gestalten.

(4) Wir wollen Ludwigslust als Wirtschafts- und Arbeitsort stärken und dem Fachkräftemangel aktiv begegnen.

(5) Wir wollen die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessern und diesen als ein Tor für die Stadt gestalten.

(6) Wir wollen eine sichere Mobilität für Jedermann gewährleisten und das Stadtgebiet besser mit dem Umland verknüpfen.

(7) Wir wollen den städtischen Wohnraum bedarfsgerecht weiterentwickeln.

(8) Wir wollen die Identität der Bewohner mit ihrer Stadt stärken und die Kommunikation nach innen sowie nach außen fördern.

(9) Wir wollen gesunde Lebensverhältnisse schaffen und stärken und insbesondere die Emissionsbelastung durch den Verkehr reduzieren.

4.2 Handlungsfelder und Handlungsfeldziele

Die Handlungsfelder beschreiben die thematischen Maßnahmenschwerpunkte für die nächsten Jahre. Diese sind untersetzt mit den sogenannten Handlungsfeldzielen, die jeweils mit konkreten Projekten und Maßnahmen (Maßnahmenbündeln) pro Handlungsfeld erreicht werden sollen.

Die Handlungsfeldziele sind mit den sogenannten Maßnahmenbündeln (MB) hinterlegt.

HANDLUNGSFELDER	Verkehr und Umwelt
	Wohnen
	Wirtschaft und Handel
	Leben und Lernen

4.2.1 Handlungsfeld 1 „Verkehr und Umwelt“

Reduktion der Lärmemissionen für ein gesundes Lebens- und Arbeitsumfeld

Die Stadt Ludwigslust weist eine hohe Verkehrsgunst auf. Drei Bundesstraßen und ein Fernbahnhof binden die Stadt überregional an. Der Ausbau der Bundesautobahn A14 wird die Stadt in naher Zukunft noch besser mit den nahe gelegenen Wirtschaftsregionen verbinden. Lärm und Feinstaub sind Folgen dieser verkehrlichen Anbindung. Innerstädtischer Schwerlastverkehr und die durch die Stadt führende Bahnlinie sind schädliche Emittenten, die es mit folgenden Maßnahmenbündeln zu reduzieren gilt.

MASSNAHMENBÜNDEL	Innerstädtische Verkehrsberuhigung
	Reduktion der Emissionen

Ausbau und Qualifizierung des Radwegenetzes und Schaffung von weiteren Serviceangeboten für eine sichere Mobilität

Der Ausbau und die Qualifizierung des Radwegenetzes in der Stadt sind in Teilbereichen bereits erfolgt. Dies soll im Rahmen des Radwegekonzepts fortgesetzt werden. Dabei geht es um Lückenschluss, Verkehrssicherheit und um eine sinnvolle Anknüpfung an regionale und überregionale Wegenetze. Die Ludwigsluster sollen in Zukunft sicher und komfortabel mit dem Fahrrad ihren Alltag bewältigen können, dazu gehören u.a. die Ausweisung von Fahrradstraßen wie auch die Schaffung von angemessenen Abstellanlagen. Nur mit einer solchen Investition kann das Fahrrad eine wirkliche Alternative zum Auto im ländlichen Raum werden und so zur Reduzierung von CO_2-Emmisionen und Lärm beitragen.

MASSNAHMENBÜNDEL	Verkehrssicherheit erhöhen

	Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrs

Ausbau von Angeboten für den Individualverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit

Eine bessere Vernetzung der Angebote des Individualverkehrs ist anzustreben (SPNV-ÖPNV-MIV), verbunden mit einer guten Erreichbarkeit innerhalb der Stadt sowie aus der Stadt in das Umland und umgekehrt. Da die Stadt aber kein eigenes ÖPNV-Netz betreibt kann sie hier nur die Gespräche mit den Betreibern sowie mit den Bürgern suchen, um so effiziente Lösungen zu finden. Die Träger des lokalen ÖPNV-Systems sowie die Bahn sind wichtige Partner in der Erreichung dieses Handlungsfeldziels.

MASSNAHMENBÜNDEL	Umbau und Neugestaltung des Bahnhofs
	Verbesserung der Erreichbarkeit von Ludwigslust und des Umlandes

Bedarfsgerechte Entflechtung und Gestaltung des ruhenden und des fließenden Verkehrs zugunsten eines attraktiven, multifunktionalen öffentlichen Raums

In der historischen Altstadt gibt es viele Verkehrsräume, die denkmalpflegerischen Ansprüchen genügen müssen. Dennoch müssen sie auch den Bedarfen der Verkehrsteilnehmer entsprechend angepasst werden. Eine sinnvolle Gestaltung des Straßenquerschnitts ggf. mit einer Entflechtung der einzelnen Verkehrswege ist dabei zielführend. Gleichzeitig sind viele dieser Verkehrsräume wichtige öffentliche Räume, die auch Ansprüchen der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit gerecht werden müssen. Somit kommt diesen innerstädtischen Straßenräumen eine große Bedeutung bezogen auf Qualität und Nutzung zu. Die Stadt wird die Sanierung der Straßen im Gemeindestraßenausbauplan weiter verfolgen und das Thema ruhender Verkehr berücksichtigen. Ebenso werden für stark frequentierte Straßen, wie etwa die Bahnhofstraße und die Schweriner Straße, Lösungen entwickelt, um auch hier den Nutzungsbedarfen gerecht zu werden. Die Flächen der alten Bahnpost sowie das ehemalige Eierlager sind innerstädtische Brachen. Beide liegen unmittelbar an der Bahntrasse, so dass sich lärmsensible Nutzungen wie Wohnen hier ausschließen. Sie sind keine Verkehrsräume, müssen aber zusammen mit der Straßensanierung sinnvoll qualifiziert werden. Diese ungenutzten Freiflächen sollen in naher Zukunft zu multifunktionale Räume weiterentwickelt werden.

MASSNAHMENBÜNDEL	Fortführung der Straßensanierung
	Bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs
	Flächenentwicklung der alten Bahnpost
	Flächenentwicklung ehemaliges Eierlager

Ausbau und Erhalt des öffentlichen Grüns als wertvolles Gut für die Stadt

Öffentliche Grün- und Freiflächen sind wichtig für die Lebensqualität einer Stadt. Ludwigslust bietet mit dem Schlosspark und dem angrenzenden Ludwigsluster Holz wichtige Naherholungsräume für die

Bewohner. Diese müssen auch weiterhin gefördert und erhalten werden. Gleichzeitig wachsen die Ansprüche an die Funktionalität und Gestaltung innerstädtischer Grünräume. Hier verfügt die Stadt über innerstädtische Potentialflächen, die bedarfsgerecht entwickelt werden können. Zudem wird eine bessere Vernetzung der Grün- und Bewegungsflächen verfolgt. Das Aufstellen von Sitzmöbeln, die Qualifizierung bestehender Spielplätze und die Schaffung neuer an zentralen Orten sowie die Förderung von Sport- und Bewegungsflächen sollen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fördern. Dieses Handlungsfeldziel muss eng mit dem vorangegangenen verknüpft werden, denn Straßenräume haben heute mehr denn je das Potential auch Aufenthaltsräume zu werden. So muss auch hier der Aspekt der Multifunktionalität bei allen Projekten berücksichtigt werden.

MASSNAHMENBÜNDEL	Natur und Landschaft als wertvolles Gut fördern und erhalten
	Verbesserung der Wegebeziehungen
	Bedarfsgerechte und barrierefreie Gestaltung der Grün- und Freiflächen
	Schaffung von Sport- und Bewegungsräumen für Jung und Alt

4.2.2 Handlungsfeld 2 „Wohnen“

Schaffung von bedarfsgerechten Wohnangeboten im innerstädtischen Bereich

Um dem demografischen Wandel aktiv zu begegnen, müssen bedarfsgerechte Wohnangebote für Jung wie auch für Alt geschaffen werden. Für die junge Generation in der Familiengründung müssen attraktive Angebote vorgehalten werden. Dabei geht es um den passgenauen Um- und Ausbau im Bestand, aber auch um die individuelle Lösung im Neubau.

MASSNAHMENBÜNDEL	Förderung, Sanierung und Nutzung stadtbildprägender Gebäude
	Förderung von bedarfsgerechtem Wohnen für Jung und Alt

Identifikation und Entwicklung innerstädtischer Wohnflächenpotentiale

Es ist wichtig, Angebote für die Eigentumsbildung, angefangen von Angeboten für Baugemeinschaften bis hin zu Angeboten in der Eigentumsbildung im Bereich Betreutes Wohnen bereitzustellen. Dafür ist es erforderlich, innerstädtische Flächenpotentiale zu identifizieren und entsprechend zweckgebundene Baugebiete auszuweisen oder im Bestand umzuwidmen.

Innerstädtische Wohnquartiere wie das Parkviertel, die östliche Altstadt oder das Bahnhofsviertel müssen an gegenwärtige Standards angepasst werden, um auch weiterhin beliebte Wohnstandorte in der Stadt zu sein. Die Sanierung, der barrierefreie Umbau sowie das Wohnumfeld sind Handlungserfordernisse in diesen innerstädtischen Quartieren.

MASSNAHMENBÜNDEL	Förderung der innerstädtischen Entwicklung (Innen- vor Außenentwicklung)
	Qualifizierung des Parkviertels, Bahnhofsviertels

4.2.3 Handlungsfeld 3 „Wirtschaft und Handel“

Aktive Vermarktung der Stadt Ludwigslust (Tourismus, Wohn- und Arbeitsstandort)

Die Stadt Ludwigslust ist ein wichtiger Arbeits- und Wohnstandort in der Region, bietet aber auch für den Tourismus ein wichtiges Ziel. Diese und andere Potentiale müssen stärker in die Außenwahrnehmung getragen werden. Grundlage dafür ist das von der Stadt im Jahr 2014 verabschiedete Stadtmarketingkonzept.

MASSNAHMENBÜNDEL	Etablierung eines Stadtmarketings
	Ausbau und Qualifizierung der touristischen Infrastruktur

Förderung der Zusammenarbeit der Städte im Rahmen des REK A14 für einen starken regionalen Wirtschaftsstandort

Die Entwicklung der Gewerbeflächen in der Stadt, aber auch in der Region ist eine Aufgabe des REK A14. Dies ist eine gemeinsame Aufgabe des Städtedreiecks Neustadt-Glewe-Grabow-Ludwigslust. Die Gewerbeflächenentwicklung ist Teil einer gemeinsamen Wirtschaftsentwicklung mit dem Ziel, langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der weitere Ausbau der Zusammenarbeit der Unternehmen in Branchenclustern ist immanent wichtig. Ein regelmäßig stattfindender Wirtschaftsstammtisch fördert diese Netzwerke und schafft positive Synergieeffekte.

In diesem Handlungsfeldziel formuliert die Stadt keine eigenen Projekte, sondern setzt zusammen im kommunalen Verbund die Maßnahmen aus dem REK A14 um.

Sicherung der Fachkräfte durch Vorhalten der sozialen Infrastruktur und der Absicherung von Lebensqualität

Für die Sicherung der Fachkräfte schafft die Stadt Anreize in den Bereichen Wohnen, Bildung und sozialer Infrastruktur. Eine enge Verknüpfung mit diesen Themenfeldern ist für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts wichtig. Zudem wird eine enge Verknüpfung von Schule und Wirtschaft angestrebt, um schon frühzeitig potentielle Fachkräfte für die regionalen Unternehmen zu gewinnen. Dieses Handlungsfeldziel ist als Querschnittsziel zu verstehen und wird zudem u.a. durch die Zielerreichung der anderen Handlungsfelder gewährleistet.

Ausbau der Breitbandversorgung

Ein schneller Internetzugang ist nicht nur für die Bewohner der Stadt wichtig, auch für die Unternehmenskommunikation unabdingbar. Aus diesem Grund wird die Stadt auch in Zukunft den Ausbau und die Verbesserung der flächendeckenden Breitbandversorgung verfolgen.

MASSNAHMENBÜNDEL	Förderung und Ausbau der Breitbandversorgung

Sicherung und bedarfsgerechte Qualifizierung des örtlichen Handels und der Gastronomie

Die Versorgung mit Waren des periodischen und des aperiodischen Bedarfs ist eine wichtige Funktion eines Mittelzentrums. Die Sortimente müssen den Bedarfen angepasst sein, um als Einzelhandelsstandort wettbewerbsfähig zu sein und zu bleiben. Der Wirtschaftszweig Tourismus kann auch für den Einzelhandel wichtige Entwicklungspotenziale bieten, um die lokale Wertschöpfung zu erhöhen. Entsprechend der Aussagen des Einzelhandelskonzepts ist eine innerstädtische Konzentration des Einzelhandels zu verfolgen.

Die Innenstadt ist nicht nur Ort des Konsums, sondern auch des Aufenthalts. Für eine lebendige Innenstadt muss ein entsprechendes bedarfsgerechtes Gastronomieangebot vorhanden sein. Dies ist auch für den Tourismus unabdingbar. Der gastronomische Service muss sich familienfreundlich und serviceorientiert weiterentwickeln, um in der Altstadt Bestand zu haben.

MASSNAHMENBÜNDEL	Qualifizierung des Einzelhandels und der innerstädtischen Gastronomie

4.2.4 Handlungsfeld 4 „Leben und Lernen“

Verbesserung der Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen

Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen ist ein wichtiger und weicher Standortfaktor der Stadt Ludwigslust. Dazu gehört ein bedarfsgerechtes und differenziertes sozio-kulturelles Angebot, ein attraktives Stadtbild, der öffentliche Raum mit diversifizierten Nutzungsoptionen, eine exzellente medizinische Versorgung vor Ort, bedarfsgerechte Bildungsangebote sowie Barrierefreiheit. Die Stadt wird das vorhandene Engagement und die Bemühungen der Bürgerschaft erkennen, nutzen und an diesen sinnvoll anknüpfen. Synergieeffekte müssen erkannt und aufgegriffen werden.

Der Erhalt der medizinischen Versorgung ist vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft sehr wichtig. Jedoch kann die Stadt hier nur bedingt eingreifen, da das Krankenhaus sich nicht in städtischer Hand befindet. Der Bedarf wurde aber erkannt und Ludwigslust wird alles daran setzen, den örtlichen Krankenhausstandort mit seinen Fachabteilungen zu erhalten.

MASSNAHMENBÜNDEL	Erhalt der medizinischen Versorgung in Ludwigslust
	Förderung des sozialen Zusammenhalts
	Ausbau des Kultur- und Freizeitangebotes
	Förderung eines sauberen Stadtbildes

Schaffung von Angeboten für Lebenslanges Lernen

Lebenslanges Lernen ist ein wichtiger Standortfaktor. Dabei geht es um eine bedarfsgerechte Entwicklung der Bildungslandschaft von frühkindlicher Bildung über Schulbildung, aber auch Angebote zur Aus- und Weiterbildung bis zu Angeboten für Erwachsenenbildung (z.B. über VHS). Eine ausgewogene Bildungslandschaft schafft Anreize, sich in der Stadt niederzulassen bzw. auch weiterhin dort zu leben. Eine enge Verknüpfung von Schule und Wirtschaft fördert zudem den lokalen Arbeitsmarkt bzw. zeigt Angebote und Möglichkeiten auf, sensibilisiert zukünftige Fachkräfte für die regionalen Unternehmen und bindet diese an die Heimat.

MASSNAHMENBÜNDEL	Bedarfsgerechte Entwicklung der Kinderbetreuung
	Aktive Förderung der Aus- und Weiterbildung
	Bedarfe der Senioren erkennen und unterstützen

Förderung des ZEBEF als zentrale Begegnungsstätte für Jung und Alt

Das ZEBEF ist eine soziokulturelle Einrichtung im Stadtzentrum. Es hat ein breit gefächertes Angebot für alle Altersgruppen. Dort werden nicht nur Kurse und Angebote für die Freizeit angeboten, es fin-

den dort auch kulturelle Veranstaltungen statt. Derzeit gibt es in diesem Gebäude keinen Aufzug, so dass mobilitätseingeschränkte Personen den ersten Stock gar nicht oder nur schwer erreichen können. Ziel ist es, das Objekt barrierefrei zu gestalten und als zentrale Begegnungsstätte auszubauen und weiter zu etablieren. Außerdem muss das Angebot verstärkt beworben werden, um noch mehr Menschen dafür zu begeistern. Es gilt, das ZEBEF in die gesellschaftliche Mitte von Ludwigslust zu rücken.

MASSNAHMENBÜNDEL	Ausbau des Freizeitangebotes für Jung und Alt
	ZEBEF als zentrale Einrichtung für sozio-kulturelle Angebote fördern

5 UMSETZUNGSSTRATEGIEN UND ORGANISATIONSSTRUKTUR

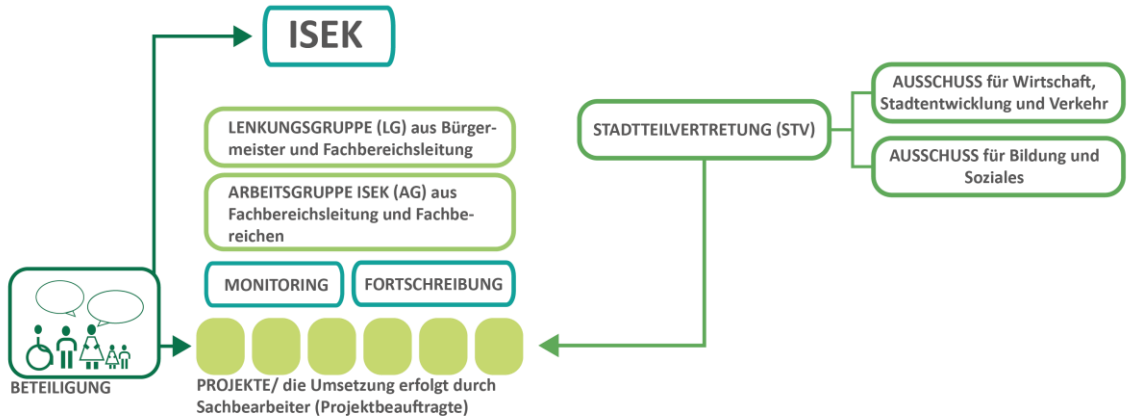
Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ist die Handlungsgrundlage für die Stadtentwicklung von Ludwigslust. Hier fließen alle Bedarfe, Themen und Projekte ein, die bei einer langfristigen Stadtentwicklung Berücksichtigung finden sollen.

Der breite Partizipationsansatz bei der Erarbeitung des ISEK schuf Vertrauen in der Bürgerschaft und legitimiert das Verwaltungshandeln. Die Strategie ist im Leitbild, den strategischen Entwicklungszielen und in den vier Handlungsfeldern beschrieben. Diese bildet den Rahmen für die Herangehensweise in den kommenden Jahren. Die Projektliste operationalisiert diese Strategie. In dieser werden Projekte in Maßnahmenbündeln zusammengefasst und den Handlungsfeldern bzw. den Handlungsfeldzielen zugeordnet. So wird sichergestellt, dass jedes Handlungsfeld mit entsprechenden Projekten verfolgt werden kann. Im Weiteren sind die Projekte priorisiert bzw. terminiert. Auf diese Weise wird ein Plan für die Umsetzung festgeschrieben, der ein transparentes Steuern über Ziele ermöglicht. Die sogenannten Schlüsselprojekte haben die Priorität 1 und können zum großen Teil über die Prioritätenachse 4 der EFRE-Förderung abgedeckt werden, wenn auch nicht alle. Diese Schlüsselprojekte bestehen wiederum aus mehreren Maßnahmen, die im Detail in Schlüsselprojektdatenblättern erläutert werden. Diese Strategie wird immer wieder der Bürgerschaft rückgekoppelt, um hier die erforderliche Transparenz im Verwaltungshandeln abzusichern. Für die Zielerreichung ist es wichtig, ein jährliches Monitoring durchzuführen. In diesem wird die Stadt prüfen, inwieweit sie ihre formulierten Ziele mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen erreichen konnte bzw. ob Veränderungen der Rahmenbedingungen Korrekturen an der Strategie nötig machen. Ein solches Monitoring ist nicht nur für das Verwaltungshandeln notwendig, vielmehr müssen auch eingesetzte Fördermittel evaluiert und deren Nutzen entsprechend dokumentiert werden. Das ISEK ist ein Prozessdokument, das fortwährend weiterentwickelt und entsprechend angepasst werden muss. Geschieht dies kontinuierlich, kann in Zukunft auf eine erneute Erstellung eines ISEKs verzichtet werden, da mit der Rückkopplung die Fortschreibung impliziert ist. Kleinere Beteiligungsformate und stetige Information sollen es den Bürgern in Zukunft ermöglichen, den Prozess zu begleiten und ihn diskursiv zu beeinflussen.

Um eine integrierte Arbeitsweise auch innerhalb der Stadtverwaltung zu gewährleisten, wird die Stadt zwei wesentliche Gremien neu ins Leben rufen: Die Lenkungsgruppe, besetzt mit dem Bürgermeister, seinen Stellvertretern und der Fachbereichsleitung für Stadtentwicklung und Tiefbau, verantwortet die Umsetzung des ISEKs und gibt wesentliche Inhalte an die ständige Arbeitsgruppe ISEK weiter. Die AG ISEK trifft sich regelmäßig fachbereichsübergreifend und bespricht die Umsetzung der Projekte. Diese Projekte werden dann in den Ausschüssen und final in der Stadtvertretung besprochen und beschlossen. Erst wenn hier eine Zustimmung erfolgt ist, geht es an die weitere Planung und so zu den zuständigen Sachbearbeitern. Projektbearbeiter erarbeiten anschließend den Projektverlauf, in dem anlassbezogen auch die Bürgerschaft und die wichtigen Akteure aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft mitarbeiten werden.

Die aktuelle Projektliste wird online veröffentlicht. So ist es den Bürgern jederzeit möglich, weitere Ideen einzubringen, bzw. sich aktiv für Projekte einzusetzen bis hin zur Übernahme von Trägerschaften. Insofern erfolgt fortwährend eine Bürgerbeteiligung zusätzlich zu den projektbezogenen Beteiligungsformaten. Die Förderung und Aktivierung von zivilgesellschaftlichem Potential für eine gemeinsame Stadtentwicklung ist ebenso wie die Umsetzung des ISEK eine wichtig Aufgabe der Stadt Ludwigslust.

Abb. 30 Organigramm



Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

6 MAßNAHMEN- UND FINANZIERUNGSKONZEPT

6.1 Schlüsselprojekte

Im Folgenden werden die Schlüsselprojekte der Stadt für die nächsten Jahre in Projektdatenblättern vorgestellt. Es werden hier auch Projekte aufgeführt, die nicht im Rahmen der Prioritätenachse 4 „Förderung der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung“ förderfähig sind. Diese werden besonders gekennzeichnet und ebenfalls in Datenblättern konkretisiert.

Die nachfolgende Nennung der Projekte spiegelt auch das stadtinterne Ranking nach Umsetzungsprioritäten wider.

Abb. 31 Karte Übersicht über die Schlüsselprojekte

Quelle: Eigene Darstellung, die raumplaner

6.1.1 Umsetzung eines integrierenden Stadtteilspielplatzes durch das ZEBEF

RANKING ①	**PROJEKTTITEL**	**Umsetzung eines integrierenden Stadtteilspielplatzes durch das ZEBEF**
LEITBILD		Lebenswertes Zentrum zwischen den Metropolen: „Wir sind eine familienfreundliche Stadt mit besonderer Lebensqualität für Jung und Alt.“
STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSZIEL		Wir wollen die Lebensqualität in der Stadt erhalten und dabei vor allem die soziale und kulturelle Infrastruktur regionalspezifisch ausbauen.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 4: Leben und Lernen
PROJEKT		Es soll ein Platzhaus gebaut werden, welches mit Eigenleistungen der künftigen Nutzer fertig gestellt wird. Der Spielplatz soll in seiner Grundstruktur (Erdarbeiten, Zaun) vorbereitet werden und partizipativ als naturnaher Spielplatz entwickelt werden. Die bestehenden Nutzungsbereiche (Werkstatt, Probenräume) sollen weiterhin mit den notwendigen Veränderungen in das neue Konzept implementiert werden. Es werden Bau- und Sachkosten für die nötige Erschließung der Fläche, sowie den Umbau und Rückbau von Garagenstandorten und für die Entsiegelung entstehen.
PROJEKTBAUSTEINE		› Ordnungsmaßnahmen › Baumaßnahmen: Bau und Realisierung Platzhaus, Sicherung des Geländes › Personalkosten (5h/Woche, 2 Jahre)
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE		Die Fläche auf der unter anderem dieser Stadtteilspielplatz realisiert werden soll liegt im Osten der Stadt. Angrenzend befinden sich das Lindencenter, das Goethe-Gymnasium sowie angrenzende Wohngebiete. Die Fläche liegt derzeit brach. Durch die unmittelbare Nähe zur Altstadt ist sie gut zu erreichen.

PROJEKTZIEL	› Synergetische Entwicklung des Standorts der Kinder- und Jugendwerkstatt und des Wohngebiets H.- v.- Bülow- Str. › Integriertes Konzept für soziale Stadtteilentwicklung, Kinder- Jugend- und Familienarbeit › Platzhaus als städtebaulicher Anker für das neue Wohngebiet › Sozial- kultureller Anlaufpunkt
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	2015-2016
PROJEKTTRÄGER	ZEBEF e.V. Ansprechpartner: Fabian Vogel Alexandrinenplatz 1 19288 Ludwigslust Kooperationspartner ist die Stadt Ludwigslust, welche im Jahr 2015 den Bebauungsplan für dieses Gebiet beschließen möchte.
PROJEKTKOSTEN	Ordnungsmaßnahmen (25.000 EUR) Baumaßnahmen: Bau und Realisierung Platzhaus, Sicherung des Geländes (265.000 EUR) Personalkosten (5h/Woche, 2 Jahre) (10.000 EUR) GESAMTKOSTEN: 300.000 EUR
MÖGLICHE FINANZIERUNG	Der Projektträger kann einen Eigenanteil von 60.000 EUR aufbringen.
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Diese Maßnahme verfolgt das thematische Ziel 9, die Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung. Gemäß der Maßnahme 2.4.5.2.1.1 „Förderung von städtischen Infrastrukturen im Handlungsfeld Integration in Bildung, Arbeit und Gesellschaft […]“ sollen mit diesem Projekt Kinder und Jugendliche als spezifische Zielgruppe gefördert werden. Der naturnahe, teilbetreute Spielplatz soll Treffpunkt für Kinder und Jugendliche der angrenzenden Wohngebiete werden und so positive Wechselwirkungen mit den Wohngebieten entwickeln. Gemeinsames Handeln und Verantwortung sind Grundgedanken dieses Projektes und sind in der Projektumsetzung schon implementiert. Dadurch soll die Nachhaltigkeit des Projekts gesichert werden und die Akzeptanz des öffentlichen Raums als Ort des sozialen Mitei-

	nanders gefördert werden.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.1.2 Nachhaltige Sicherung von Schulstandorten in Ludwigslust über eine Qualitätsverbesserung

RANKING ②	**PROJEKTTITEL**	**Nachhaltige Sicherung von Schulstandorten in Ludwigslust über eine Qualitätsverbesserung**
LEITBILD		Lebenswertes Zentrum zwischen den Metropolen: „Wir sind eine familienfreundliche Stadt mit besonderer Lebensqualität für Jung und Alt.“
STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSZIEL		Wir wollen die Lebensqualität in der Stadt erhalten und dabei vor allem die soziale und kulturelle Infrastruktur regionalspezifisch ausbauen.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 4: Leben und Lernen
PROJEKT		Die Peter-Joseph-Lenné-Schule ist eine Regionalschule im Bahnhofsviertel, angrenzend an den Schlosspark. Hier werden rund 400 Schüler in 17 Klassen in den Stufen 5-10 beschult. Neben drei Fremdsprachen werden hier auch Förderkurse für die Hauptfächer, eine enge Zusammenarbeit mit der "Naturforschenden Gesellschaft West- Mecklenburg e.V.", aber auch berufsorientierende Praktika angeboten, die früh für den lokalen Wirtschaftsstandort sensibilisieren sollen. Die Stadt Ludwigslust als Träger der Schule plant im Sinne einer Qualitätsverbesserung der Lernbedingungen und zur Sicherung des Standortes mehrere bauliche Veränderungen am Objekt. Durch die Überdachung des Innenhofes der Atrium-Typenbauschule soll ein in seiner Nutzung äußerst flexibler Raum entstehen, der Möglichkeiten für alternative Unterrichts- und Lernformen schafft, gleichzeitig auch als offene Lernnische/ Lernterrasse fungiert bzw. als Pausenhof oder Freiluftkino genutzt werden kann.

	Mit der Neugestaltung des Schulhofes soll ein vielfältig nutzbarer Hofraum entstehen, der darüber hinaus Flächen für den Sportunterricht schafft. Die Grundschule Fritz- Reuter, mitten in der Altstadt von Ludwigslust, ist eine für alle Kinder offene Schule. Neben dem Unterricht in Regelklassen werden hier auch Kinder mit besonderem Förderbedarf in derzeit 3 Diagnoseförderklassen beschult. Seit dem Schuljahr 2012/13 ist die GS Fritz- Reuter zudem Standortschule für Kinder mit Migrationshintergrund im Landkreis Ludwigslust- Parchim. Die besonderen Funktionszuweisungen der Schule bedingen eine hohe Schülerzahl, welche die Schule an ihre Kapazitätsgrenze gebracht hat. Für die Umsetzung eines inklusiven Schulkonzeptes fehlen an der Schule moderne Räume. Diese neuen Lernräume, die den Anforderungen an ein gemeinsames Lernen von Klasse eins bis vier gerecht werden, sollen durch den Ausbau der Raumreserve im Dachgeschoss geschaffen werden.
PROJEKTBAUSTEINE	› Neugestaltung Schulhof und Integration einer Sportfläche (Peter-Joseph-Lenné-Schule) › Bau Atrium (Peter-Joseph-Lenné-Schule) › Dachgeschossausbau (Fritz-Reuter-Schule)
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE	Während die Peter-Joseph-Lenné-Schule im Nordwesten der Stadt, am Rande des Schloßparks liegt, befindet sich die Fritz-Reuter-Schule im Altstadtkern von Ludwigslust.
PROJEKTZIEL	Der Schulhof der Peter-Joseph-Lenné-Schule ist nicht mehr zeitgemäß gestaltet, außerdem fehlt dort eine überdachte Möglichkeit sich aufzuhalten. Für die Umgestaltung gibt es bereits einen ersten Gestaltungsvorschlag. Um auch zukünftig den Schulstandort attraktiv für Schüler zu gestalten, soll hier der Schulhof umgestaltet und ein Atrium gebaut werden. An der Fritz-Reuter-Schule sollen zusätzliche Unterrichtsräume geschaffen werden.
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	2016-2020
PROJEKTTRÄGER	Stadt Ludwigslust
PROJEKTKOSTEN	Neugestaltung Schulhof und Integration einer Sportfläche: Projektplanung noch nicht angelaufen, daher sind die

	Maßnahmekosten derzeit nicht bezifferbar. Bau Atrium ca. 1,1 Mio. EUR TEILBAUKOSTEN Peter-Joseph-Lenné-Schule: 1,1 Mio. EUR Dachgeschossausbau Fritz-Reuter-Schule: ca. 450.000 EUR
MÖGLICHE FINANZIERUNG	Stadt Ludwigslust, Fördermittel, z.T. Städtebaufördermittel
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Diese Maßnahmen verfolgen das thematische Ziel 9, die Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung. Gemäß der Maßnahme 2.4.5.2.1.1 „Förderung von städtischen Infrastrukturen im Handlungsfeld Integration in Bildung, Arbeit und Gesellschaft […]“ sollen mit diesen Projekten Kinder und Jugendliche als spezifische Zielgruppe gefördert werden. Gefördert werden soll die Qualifizierung zweier Bildungseinrichtungen, einer Regionalschule und einer Grundschule. Bei den Maßnahmen Umgestaltung Schulhof und Bau eines Atriums wird auch die Barrierefreiheit berücksichtigt, um allen Kindern gleichermaßen den Zugang und die vollumfängliche Nutzung der Schule zu ermöglichen.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.1.3 Machbarkeitsstudie für eine Schwimmhalle

RANKING ③	PROJEKTTITEL	**Machbarkeitsstudie für eine Schwimmhalle**
LEITBILD		Lebenswertes Zentrum zwischen den Metropolen: „Wir sind eine familienfreundliche Stadt mit besonderer Lebensqualität für Jung und Alt.“
STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSZIEL		Wir wollen die Lebensqualität in der Stadt erhalten und dabei vor allem die soziale und kulturelle Infrastruktur regionalspezifisch ausbauen.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 4: Leben und Lernen
PROJEKT		Der Bau einer eigenen Schwimmhalle ist bereits ein älteres Projekt. Bisher konnte man kein geeignetes Betreibermodell entwickeln, dass die Rentabilität einer solchen Sportanlage positiv belegt hätte. Daher soll nun, um diesem Projekt Anschub zu verleihen, eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. Erst in Abhängigkeit dieses Ergebnisses wird über eine etwaige Realisierung nachgedacht.
PROJEKTBAUSTEIN		Durchführung einer Machbarkeitsstudie
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE		Die Fläche, auf der unter anderem dieser Stadtteilspielplatz realisiert werden soll, liegt im Osten der Stadt. Angrenzend befinden sich das Lindencenter, das Goethe-Gymnasium sowie Wohngebiete. Die Fläche liegt derzeit brach. Durch die unmittelbare Nähe zur Altstadt ist sie gut zu erreichen.
PROJEKTZIEL		Die Stadt Ludwigslust hat viele Schüler und ist als Mittelzentrum wichtig für die umliegenden Gemeinden. Die Realisierung einer Schwimmhalle würde es u.a. im Rahmen des Schulsports ermöglichen, Schwimmkurse vor Ort anzubieten. Eine solche Freizeitanlage würde außerdem das lokale und regionale Sportangebot erweitern. Mithilfe einer Machbarkeitsstudie soll die Rentabilität und Standortwahl geprüft werden.
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM		2016-2018

PROJEKTTRÄGER	Stadt Ludwigslust in Kooperation mit den Stadtwerken
PROJEKTKOSTEN	Durchführung einer Machbarkeitsstudie (30.000 EUR) GESAMTKOSTEN: 30.000 EUR
MÖGLICHE FINANZIERUNG	Stadt Ludwigslust
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Diese Maßnahme verfolgt das thematische Ziel 9, die Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und jeglicher Diskriminierung. Gemäß der Maßnahme 2.4.5.2.1.1 „Förderung von städtischen Infrastrukturen im Handlungsfeld Integration in Bildung, Arbeit und Gesellschaft […]“ sollen mit diesem Projekt Kinder und Jugendliche, aber auch andere Altersgruppen als spezifische Zielgruppe gefördert werden. Hierbei geht es um die Entwicklung einer Sportstätte, einer Schwimmhalle. Eine Machbarkeitsstudie soll die Rentabilität einer solchen Unternehmung aufzeigen. Der Schulsport, aber auch das Freizeitangebot insgesamt, könnte mit einer solchen Einrichtung qualifiziert werden.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.1.4 Verkehrliche Vernetzung des Bahnhofs

RANKING ④	**PROJEKTTITEL**	**Verkehrliche Vernetzung des Bahnhofs**
LEITBILD		Stadt in Bewegung: „Wir sind eine Stadt, die es jedem ermöglicht seine räumlichen Ziele zu erreichen.“
STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSZIELE		Wir wollen die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessern und diesen als ein Tor für die Stadt gestalten. Wir wollen gesunde Lebensverhältnisse schaffen und stärken und insbesondere die Emissionsbelastung durch den Verkehr reduzieren. Wir wollen den öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen qualitätsvoll und barrierefrei gestalten. Wir wollen eine sichere Mobilität für Jedermann gewährleisten und das Stadtgebiet besser mit dem Umland verknüpfen.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 1: Verkehr und Umwelt
PROJEKT		Der Bahnhof ist ein wichtiger verkehrlicher Knotenpunkt in der Stadt Ludwigslust. Hier findet der Verkehrsmittelwechsel zur Bahn bzw. auf das Auto/Fahrrad/ÖPNV statt. Viele Pendler verlassen und erreichen die Stadt jeden Tag über den Bahnhof, dementsprechend ist vor allem zu Stoßzeiten ein hohes Verkehrsaufkommen zu beobachten. Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde der „Planfall Tunnel“ untersucht. Dieser ergab eine sinnvolle Lösung für eine Querung im Bereich des jetzigen Bahnhofs. Der Tunnel würde so konzipiert werden,

	dass alle Verkehrsmittel ihn nutzen könnten, auch LKWs und Busse. Im Folgenden würde mit diesem Bauwerk auch der Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei gestaltet werden können. Denn die barrierefreie Nutzung des Bahnhofs ist momentan nur sehr eingeschränkt möglich. Außerdem würde im Anschluss an den Tunnel der Bahnhofsvorplatz neu und nutzerfreundlich gestaltet werden. Die Errichtung eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) wäre eine mögliche Nutzungsoption.
PROJEKTBAUSTEINE	› Ordnungsmaßnahmen › Bau Tunnel und Veränderung der Verkehrsführung (parallel barrierefreier Umbau der Bahnsteige) › Erarbeitung Gestaltungskonzept Bahnhofsvorplatz › Realisierung Umbau Bahnhofsvorplatz
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE	Der Bahnhof befindet sich südlich der Bahntrasse im Nordwesten des Stadtgebiets. Aufgrund der Bahntrasse ist er derzeit nur vom Süden mit dem Auto erreichbar.
PROJEKTZIEL	Der zu errichtende Tunnel soll das Verkehrsaufkommen, infolgedessen auch die Lärmemission reduzieren. Zudem wären Potentiale im öffentlichen Nahverkehrssystem zu nennen. Denn durch eine direkte Nord-Süd-Verbindung über den Bahnhof könnten Ziele nördlich des Bahnhofs schneller erreicht werden und somit besser angebunden werden. Ein verkehrliches Gutachten prognostiziert eine solche Reduzierung. Der barrierefreie Umbau der Bahnsteige sowie die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes erhöht die Attraktivität des Bahnhofs. Eine barrierefreie Gestaltung ermöglicht es dann allen Personengruppen die Bahn für die Erreichung ihrer Ziele zu nutzen. Diese Vorhaben bestärken die gegenwärtigen Projekte, wie die Realisierung eines Park-and-Ride-Parkplatzes und die zukünftige Flächenentwicklung der alten Bahnpost in unmittelbarer Nähe.
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	2018-2021

PROJEKTTRÄGER	Stadt Ludwigslust in Kooperation mit DB Netz AG
PROJEKTKOSTEN	Bau Tunnel und Veränderung der Verkehrsführung – städt. Kostenanteil 7 Mio. EUR/ Gesamtkosten Tunnelbau 21 Mio. EUR (gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz strebt die Stadt LWL eine Kostenteilung mit dem Bund und der DB Netz AG an) Realisierung Umbau Bahnhofsvorplatz 2 Mio. EUR GESAMTKOSTEN Stadt LWL: ca. 9 Mio. GESAMTKOSTEN DB Netz AG: ca. 14 Mio. EUR
MÖGLICHE FINANZIERUNG	Stadt Ludwigslust, Fördermittel
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Das Projekt gliedert sich in das thematische Ziel 6 ein. Durch Verkehrsverlagerungen und –bündelungen im Stadtgebiet wird die Umweltqualität in den innerstädtischen Wohngebieten, aber auch entlang der Bundesstraße 106, maßgeblich verbessert. Der Bau des Tunnels sowie die damit verbundene Neuordnung des fließenden und des ruhenden Verkehrs können im Rahmen der Maßnahme 2.4.4.2.1.1 „Förderung der städtischen Umweltqualität […]“ gefördert werden. Lärm würde reduziert und somit die innerstädtischen Wohnquartiere entlastet werden. Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes u.a. nach dem Grundsatz der Barrierefreiheit schafft überdies eine neue Raumqualität rund um den Bahnhof. Parallel zum Tunnelbau würden auch die Bahnsteige barrierefrei gestaltet werden. Der Bahnhof und die Bahn als Verkehrsmittel werden so attraktiver für Pendler und könnten eine gute Alternative zum Auto werden. Zudem besteht die Möglichkeit, dass der ÖPNV besser mit dem Bahnhof verknüpft wird, so dass auch hier Umsteigepotentiale vom Auto zum Bus zu erwarten sind.
PRIORITÄT (1-5)	1

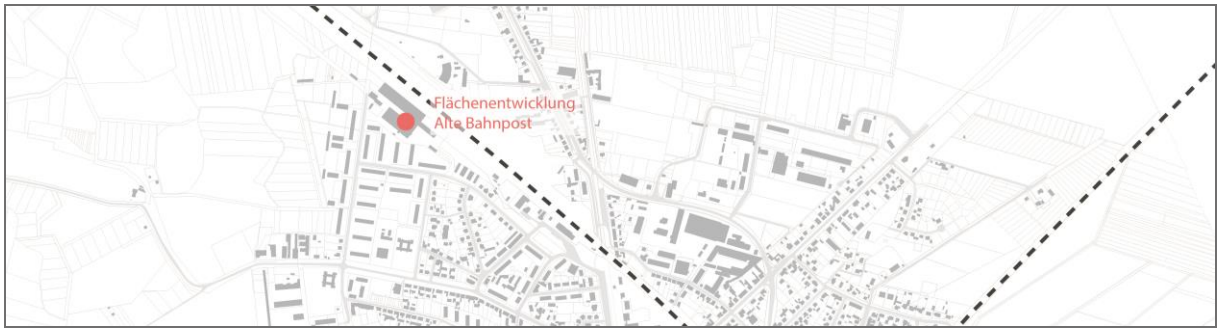
6.1.5 Flächenentwicklung ehem. Eierlager

RANKING ⑤	PROJEKTTITEL	**Flächenentwicklung ehem. Eierlager**
LEITBILD		Lebenswertes Zentrum zwischen den Metropolen: „Wir sind eine familienfreundliche Stadt mit besonderer Lebensqualität für Jung und Alt.“
STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSZIELE		Wir wollen den öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen qualitätsvoll und barrierefrei gestalten. Wir wollen gesunde Lebensverhältnisse schaffen und stärken und insbesondere die Emissionsbelastung durch den Verkehr reduzieren.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 1: Verkehr und Umwelt
PROJEKT		Realisierung Lärmschutz (Bahntrasse) an der Fläche ehem. Eierlager und Hesterweg sowie Gestaltung der Brachfläche als Verkehrsfläche und Sport- und Grünfläche. Zunächst muss aufgrund der enormen Lärmbelastung durch die Bahntrasse eine Lärmschutzwand installiert werden, um die Fläche, aber auch die angrenzenden Wohngebiete, zu entlasten. Auf beiden Seiten der Bahntrasse soll eine Lärmschutzwand realisiert werden. Diese soll ca. 180 m lang und etwa 6 m hoch sein. Die Brachfläche liegt zentral in der Innenstadt und ist durch die Fußgängerbrücke direkt mit den nördlichen Wohngebieten barrierefrei verbunden. Aufgrund der Lärmbelastung schließen sich hier lärmsensible Nutzungen wie etwa Wohnen aus. Auch großflächiger Einzelhandel ist laut einem Bebauungsplan an dieser Stelle nicht möglich, da die-

	ser weiteren Verkehr induzieren würde. Somit hat sich die Stadt entschlossen auf dieser Fläche auf Grundlage eines zu erarbeitenden Nutzungskonzeptes eine multifunktionale Grünfläche und einen Parkplatz zu realisieren. Derzeit wird die Fläche bereits als „wilder" Parkplatz genutzt, was einen Bedarf aufzeigt. Dennoch muss hier eng mit dem unmittelbar angrenzenden Krankenhaus zusammengearbeitet werden.
PROJEKTBAUSTEINE	› Erarbeitung eines Nutzungskonzepts für die Brachfläche › Realisierung Lärmschutzwand Hesterweg und Eierlager › Realisierung Vorzugsvariante aus Nutzungskonz.
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE	Die Brache liegt zentral am Rand der historischen Altstadt und ist mit den Quartieren nördlich der Bahnstrecke durch das Brückenbauwerk für den Fuß- und Radverkehr verbunden. Die Brachfläche ehem. Eierlager umfasst rund 6.600 m².
PROJEKTZIEL	Mit diesem Projekt werden zwei maßgebliche Ziele verfolgt: die Reduktion der Lärmbelastung durch den Bahnverkehr und die Gestaltung eines multifunktionalen Grün- und Freiraums für eine größere Lebensqualität in der Altstadt. Neben dem Schlosspark gibt es in direkter Umgebung keine gestaltete und multifunktional nutzbare Grün- und Freifläche. Durch den asymmetrischen Zuschnitt der Fläche und die Lärmbelastung wird die Ausweisung von Wohnen hier grundsätzlich ausgeschlossen. Ebenso die Ausweisung einer Gewerbefläche, denn diese würde Verkehr induzieren und so zusätzlich Lärm und CO_2-Belastung begünstigen. Aus diesem Grunde wird diese Fläche zu einem Teil als Grünfläche gestaltet werden. Wie eine solche Ausgestaltung aussieht bzw. zu welchen Anteilen Flächen für den ruhenden Verkehr hier integriert werden, muss ein umfassendes Nutzungskonzept zeigen. Der Beteiligungsprozess zeigte den Mangel an öffentlichen Spiel- und Bewegungsräumen für Jung und Alt auf. Durch den direkten Anschluss der nördlichen Wohngebiete durch die barrierefreie Fußgängerbrücke, wäre diese Fläche nicht nur für die Bewohner der Altstadt von Interesse, sondern auch der angren-

	zenden Wohngebiete im Norden.
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	2017-2020
PROJEKTTRÄGER	Stadt Ludwigslust
PROJEKTKOSTEN	Nutzungskonzept 25.000 EUR Realisierung Lärmschutzwand Hesterweg und Eierlager 675.000 EUR GESAMTKOSTEN: 700.000 EUR
MÖGLICHE FINANZIERUNG	Haushaltsmittel Stadt, Fördermittel
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Dieses Projekt wird für die Maßnahmen 2.4.4.2.1.1 „Förderung der städtischen Umweltqualität […]“ vorgeschlagen. Mit diesem Projekt soll der kartierungspflichtige Lärm reduziert und so eine gesunde Lebensumgebung geschaffen werden. Ludwigslust liegt an einer Hauptstrecke der Bundesbahn. Die Bahntrasse führt durch die Stadt hindurch und verzeichnet jährlich rund 45.000 Zugbewegungen. Dabei entfällt das Gros auf den Fern- und Regionalverkehr. Bisher wurde in diesem Bereich noch kein trassenbegleitender aktiver Lärmschutz realisiert. Ein aktiver Schallschutz würde die südlich gelegenen Wohngebiete der Altstadt entlasten. Im Anschluss daran würde die Entwicklung einer Grün- und Freifläche mit einer Teilfläche für den ruhenden Verkehr realisiert. Mit diesen Nutzungen folgt die Stadt den Bedarfen der Analyse sowie der Partizipation. Ziel ist es hier, eine barrierefreie Freifläche mit verschiedenen Nutzungsoptionen zu schaffen, die sinnvoll mit den bereits bestehenden Grün- und Freiflächen vernetzt wird.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.1.6 Flächenentwicklung ehem. Bahnpost



RANKING ⑥	PROJEKTTITEL	**Flächenentwicklung ehem. Bahnpost**
LEITBILD		Lebenswertes Zentrum zwischen den Metropolen: „Wir sind eine familienfreundliche Stadt mit besonderer Lebensqualität für Jung und Alt.“
STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSZIEL		Wir wollen den öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen qualitätsvoll und barrierefrei gestalten. Wir wollen gesunde Lebensverhältnisse schaffen und stärken und insbesondere die Emissionsbelastung durch den Verkehr reduzieren
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 1: Verkehr und Umwelt
PROJEKT		Die Entwicklung der Fläche der ehemaligen Bahnpost ist ein Projekt, das bereits schon länger auf der städtischen Agenda steht. Hier muss die Abrissruine für eine zukünftige Nutzung beräumt werden. Durch den Teilabriss hat die vorhandene Lärmbelastung das angrenzende Wohngebiet erreicht. Daher muss, nach einer vollständigen Beräumung der Fläche, auch hier ein aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand erfolgen. Da Ludwigslust sowohl ein beliebter Wirtschafts- wie auch Wohnstandort ist, kann davon ausgegangen werden, dass in Zukunft mehr Personen mit der Bahn ein- und auspendeln. Somit muss auch hier im weiteren Umfeld der Bahn über weitere Autostellplätze nachgedacht werden. Außerdem wird der derzeitige Garagenstandort an der Rudolf-Tarnow-Straße langfristig neu genutzt werden, so dass

	auch hier Stellplätze wegfallen werden. Die Entwicklung der Fläche der alten Bahnpost sowie die langfristige Weiterentwicklung des Garagenstandortes hängen eng mit den geplanten Straßensanierungen in diesem Gebiet zusammen, die über den Gemeindestraßenausbauplan bereits beschlossen worden sind. Auch für diese Fläche wird ein umfangreiches Nutzungskonzept erarbeitet werden, dass die Nutzungsoptionen ausloten wird. Doch geht die Stadt bis jetzt davon aus, dort weitere Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Denn auch hier schließen sich lärmsensible Nutzungen aus.
PROJEKTBAUSTEINE	› Grunderwerb von der Deutschen Post AG › ggf. Dekontamination › Erarbeitung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzepts › Realisierung Umbau
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE	Die Fläche liegt im Nordwesten der Stadt in einer Randlage. Das Grundstück mit der Flurstücksnummer 22 umfasst 14.290m². Dort befindet sich auf einer Freifläche die besagte Abrissruine. Das Grundstück ist verkehrlich erschlossen.
PROJEKTZIEL	Mit der Entwicklung wird ein Lärmschutz für eine bessere Lebens- und Wohnqualität erforderlich bzw. die Entwicklung der Fläche zusammen mit dem angrenzenden Garagenstandort verfolgt. Diese Entwicklung lässt sich in das übergeordnete Projekt Straßensanierung einordnen und muss in diesem Zusammenhang betrachtet werden. Somit ist die Neuordnung des fließenden und des ruhenden Verkehrs ein zu erreichendes Ziel.
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	…2016-2018
PROJEKTTRÄGER	Stadt Ludwigslust
PROJEKTKOSTEN	Grunderwerb nach Flächenberäumung von der Deutschen Post AG 600.000 EUR Nutzungskonzept 25.000 EUR Errichtung Lärmschutzwand 630.000 EUR Errichtung Stellplätze 680.000 EUR

	Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung 80.000 EUR GESAMTKOSTEN: 1.390.000 EUR
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Dieses Projekt kann mit der Maßnahme 2.4.4.2.1.1 umgesetzt werden. Die Fläche ist derzeit ohne Nutzung und wird mit diesem Projekt wieder erschlossen und genutzt. Außerdem wird mit einer Lärmschutzwand die Lärmbelastung in den Wohngebieten reduziert. Da diese Maßnahme im Zusammenhang mit der städtischen Straßensanierung zu sehen ist, wird hier ebenfalls der Verkehrsraum zugunsten eines multifunktionalen Raumes neu gestaltet. Ziel ist es die städtische Umweltqualität Vorort im Bahnhofsviertel zu steigern.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.1.7 Ausbau Breitbandinfrastruktur

RANKING ⑦	**PROJEKTTITEL**	**Ausbau Breitbandinfrastruktur**
LEITBILD		Chancenreicher Wirtschaftsstandort im Drehkreuz des Nordens: „Wir sind eine Stadt, die als Wirtschaftsstandort weiterempfohlen wird.“
STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSZIEL		Wir wollen Ludwigslust als Wirtschafts- und Arbeitsort stärken und dem Fachkräftemangel aktiv begegnen.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 3: Wirtschaft und Handel
PROJEKT		Der weitere Ausbau der Breitbandinfrastruktur ist wichtig, um als Wirtschaftsstandort auch langfristig attraktiv zu bleiben. Denn die Unternehmenskommunikation ist neben positiven Synergieeffekten am Standort mitunter ein ausschlaggebendes Kriterium. Aber nicht nur für die Wirtschaftsunternehmen ist der Ausbau von großer Bedeutung, auch für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Denn ein schnelles Internet ist heute unverzichtbar und unterstützt die Lebensqualität. Eine beauftragte Breitbandstudie unterstützt das Projekt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind verschiedene Varianten untersucht worden, die auch zu einer differenzierten Versorgung führen können. Die Gesamtkosten können nur in Abhängigkeit der umgesetzten Variante beziffert werden.
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE		Der Breitbandausbau erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet.
PROJEKTZIEL		Erklärtes Ziel dieses Projektes ist es, den Wirtschaftsort im Städtedreieck Neustadt-Glewe-Grabow-Ludwigslust zu stärken, um auch langfristig positive Ansiedelungsentscheidungen von Unternehmen für sich entscheiden zu können. Dieser Ausbau muss auch im Zusammenhang mit den Bemühungen im Rahmen des REK A14 gesehen werden, das auch u.a. ein gezieltes Gewerbeflächenmanagement vorsieht.

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	2016-2025
PROJEKTTRÄGER	Versorgungsunternehmen wie Telekom, Kabel Deutschland, WEMACOM
PROJEKTKOSTEN	GESAMTKOSTEN: 3 Mio. EUR
MÖGLICHE FINANZIERUNG	… über Gebührenerhebungen
FÖRDERPROGRAMME	k.A.
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Der weitere Ausbau der Breitbandinfrastruktur verfolgt klar das thematische Ziel 3 die „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU“. Die Maßnahme 2.2.2.2.2.1 des EFRE-OP unterstützt den Ausbau des Breitbandes. Denn neben anderen Aktivitäten, wie einem konsequenten Stadtmarketing im Rahmen einer Wirtschaftsförderung sowie einem Gewerbeflächenmanagement unterstützt auch der Breitbandausbau KMUs. Dies muss zusammen betrachtet, ausgebaut und gefördert werden. Denn Ludwigslust ist bereits ein wichtiger Wirtschaftsstandort, nicht zuletzt durch die gute Verkehrsanbindung (Fernbahnhof, Autobahnanschluss A 14) und möchte diesen Wettbewerbsvorteil gemeinsam mit den Kooperationsgemeinden Neustadt-Glewe und Grabow weiter ausbauen.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.1.8 Erweiterung und Ausbau des Radwegenetz

RANKING ⑧	PROJEKTTITEL	**Erweiterung und Ausbau des Radwegenetzes**
LEITBILD		Stadt in Bewegung: „Wir sind eine Stadt, die es jedem ermöglicht seine räumlichen Ziele zu erreichen.“
STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSZIEL		Wir wollen den öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen qualitätsvoll und barrierefrei gestalten. Wir wollen eine sichere Mobilität für Jedermann gewährleisten und das Stadtgebiet besser mit dem Umland verknüpfen. Wir wollen gesunde Lebensverhältnisse schaffen und stärken und insbesondere die Emissionsbelastung durch den Verkehr reduzieren.
HANDLUNGSFELD		Handlungsfeld 1: Verkehr und Umwelt
PROJEKT		Die Stadt Ludwigslust verfügt bereits über ein Radwegenetz und ist über Fernradwege auch an touristische Wanderrouten angeschlossen. Dennoch gibt es Lücken und qualitative Defizite im innerstädtischen Netz. Der Verkehrsentwicklungsplan zeigte diese Defizite auf und formulierte Maßnahmen. Auch im Beteiligungsprozess zum ISEK wurde dieser Handlungsbedarf deutlich. Folgende Maßnahmen, begründet auf dem Radverkehrskonzept, sollen in naher Zukunft umgesetzt werden:
PROJEKTBAUSTEINE		› Verlagerung einer Lichtsignalanlage an der B 5 in Richtung Schloss/Bassin (Projektbaustein SBA Schwerin) › Verlängerung des Radweges entlang der B 5 Richtung Schlossgärtnerei › Bau eines kombinierten Rad- und Fußweges am Amtsgericht › Ausbau des Radweges in Richtung Wöbbelin (Projektbaustein SBA Schwerin) › Ausbau des Radweges in Richtung Warlow (Projektbaustein SBA Schwerin) › Herstellung Geh-/ Radweg zwischen Grabower Allee und Einmündung Schlachthof/ Techentiner Straße: 1. BA in Umsetzung

	2. BA geplant für 2016 › Einführung von Fahrradstraßen nach StVO (Vorschlag: Louisenstraße/ Christian-Ludwig-Str. und Seminarstr./ Am Seminargarten) Weitere Maßnahmen sind formuliert und können u.a. im Zuge der Straßensanierung realisiert werden.
TEILRÄUMLICHE ZUORDNUNG/LAGE	Der Ausbau des Radwegenetzes fokussiert sich vor allem auf die innerstädtischen Quartiere. Außerdem sollen wichtige Nachbarorte besser mit Ludwigslust verknüpft werden.
PROJEKTZIEL	Mit dem Ausbau des Radwegenetzes folgt die Stadt den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans, aber auch den formulierten Handlungsbedarfen aus der Bürgerschaft. Das Rad als Alternative zum Auto muss weiter gefördert werden, um Lärmbelastung durch Verkehr und den CO2-Ausstoß zu reduzieren. Ludwigslust konzentriert alle wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Einzelhändler im Zentrum der Stadt. Auch das Einzelhandelskonzept verfolgt diese Strategie. Kurze Wege sind neben sicheren Radfahranlagen wichtige Beweggründe, um aufs Fahrrad umzusteigen.
DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM	2015-2017
PROJEKTTRÄGER	Stadt Ludwigslust, Straßenbauamt Schwerin
PROJEKTKOSTEN	Verlängerung des Radweges entlang der B 5 Richtung Schlossgärtnerei 80.000 EUR Verbreiterung des vorh. Gehweges um einen Radweg am Amtsgericht 35.000 EUR Herstellung Geh-/ Radweg zw. Grabower Allee und Einmündung Schlachthof/ Techentiner Straße: 2. BA 100.000 EUR Einführung von Fahrradstraßen nach StVO (Vorschlag: Louisenstraße/ Christian-Ludwig-Str. und Seminarstr./ Am Seminargarten) 2.000 EUR Verlagerung einer Lichtsignalanlage an der B 5 in Richtung Schloß/Bassin – Projektbaustein SBA Schwerin, Kosten nicht bezifferbar

	Ausbau des Radweges in Richtung Wöbbelin – Projektbaustein SBA Schwerin, Kosten nicht bezifferbar Ausbau des Radweges in Richtung Warlow – Projektbaustein SBA Schwerin, Kosten nicht bezifferbar GESAMTKOSTEN Stadt LWL: 217.000 EUR GESAMTKOSTEN SBA Schwerin: nicht bezifferbar
MÖGLICHE FINANZIERUNG	Eigenmittel Stadt LWL, Städtebaufördermittel
EFRE-ZUORDNUNG UND BEGRÜNDUNG	Dieses Projekt ist förderfähig in der Prioritätenachse 3 „Förderung der Verringerung der CO2-Emissionen“. Es verfolgt somit das thematische Ziel 4. Die Maßnahme 2.3.4.2.1.3 „Förderung des Radwegebaus“ macht einen solchen Ausbau und Neubau möglich. Es gilt den Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs am Modal Split zu erhöhen, um so die Verkehrsbelastung mit all ihren Begleiterscheinungen zu verringern. Der Ausbau und die Förderung des Radverkehrs erhöht die Bereitschaft der Bürger, innerstädtische Wege mit dem Rad zurück zu legen. Zusammen mit der Entwicklung des ÖPNVs bzw. dem nutzerfreundlichen Ausbau des Bahnhofs kann hier ein wichtiger Beitrag für eine verkehrsarme Stadt geleistet werden.
PRIORITÄT (1-5)	1

6.2 Projektliste

Im Folgenden wird die gesamte Projektliste sortiert nach Handlungsfeldern vorgestellt. Die laufende Nummer bildet keine Rangfolge ab, sondern wurde bei der Projektsammlung zur Archivierung aufgenommen. In jedem Handlungsfeld werden die Schlüsselprojekte noch einmal aufgeführt und die weiteren Projekte und Projektvorschläge, die im Partizipationsprozess zur Erstellung des ISEKs gesammelt wurden, vorgestellt. Alle Projekte wurden zu sogenannten Maßnahmenbündeln zusammengefasst und untermauern die Handlungsfeldziele. Die Maßnahmenbündel sind mit Buchstaben des Alphabets eindeutig identifizierbar. Die Bezifferung der Handlungsfelder entstand während des Erarbeitungsprozesses und bildet auch hier keine Reihen- oder Rangfolge ab.

In den Anmerkungen zu den Schlüsselprojekten wird jeweils der Bezug zum Projektdatenblatt aufgezeigt. Bei den Anmerkungen der weiteren Projekte und Projektvorschläge handelt es sich um Kommentare der Verwaltung, die bei einer weiteren Konkretisierung beachtet werden müssen.

6.2.1 Handlungsfeld 1 „Verkehr und Umwelt“

MASSNAHMENBÜNDEL		
	Verkehrssicherheit erhöhen (C)	Flächenentwicklung ehemaliges Eierlager (L)
	Fortführung der Straßensanierung (E)	Reduktionen der Emissionen (O)
	Innerstädtische Verkehrsberuhigung (F)	Natur und Landschaft als wertvolles Gut fördern und erhalten (W)
	Verbesserung der Erreichbarkeit von Ludwigslust und des Umlandes (G)	Verbesserung der Wegebeziehungen (CC)
	Bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs (H)	Bedarfsgerechte und barrierefreie Gestaltung der Grün- und Freiflächen (DD)
	Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrs (I)	Schaffung von Sport- und Bewegungsräumen für Jung und Alt (EE)
	Flächenentwicklung der alten Bahnpost (K)	Umbau und Neugestaltung des Bahnhofs (GG)

Schlüsselprojekte und Projektbausteine

lfd. Nr.*	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK übernommen	aus dem Partizipationsprozess	von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel*	Anmerkung
72	Sanierung der Rudolf-Tarnow-Straße (Gehwegsanierung und Fahrbahnerneuerung)	Stadt Ludwigslust	x	x	x	E	Siehe Projektdatenblatt 6.1.4 (S. 87), alternativ Gemeindestraßenausbauplan.
12	Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes	Stadt Ludwigslust	x	x	x	GG	Siehe Projektdatenblatt 6.1.4 (S. 87), Nachfolgeprojekt nach Tunnelfertigstellung.
13	Barrierefreier Umbau des Bahnhofs (u.a. Installation von Aufzügen an den Bahnsteigen)	DB AG		x		GG	Siehe Projektdatenblatt 6.1.4 (S. 87), Aufgabe der dt. Bahn. Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen wird im Zuge der Tunnelquerung realisiert, Bestandteil der Planungsvereinbarung
62	Bau des Tunnels um innerstädtischen Verkehr zu reduzieren	Stadt Ludwigslust, DB AG	x	x	x	GG	Siehe Projektdatenblatt 6.1.4 (S. 87)
93	Errichtung eines ZOB am Bahnhof zusammen mit dem Tunnel	Stadt Ludwigslust			x	GG	Siehe Projektdatenblatt 6.1.4 (S. 87), Projekt ist angedacht im Rahmen der Umgestaltung des BHF-Vorplatzes, nachdem der Tunnel fertig gestellt ist.
143	Bahnhofsareal: Absenken der Bordsteine, insbes. für Radfahrer (aber auch im restlichen Stadtgebiet)	Stadt Ludwigslust		x		GG	Siehe Projektdatenblatt 6.1.4 (S. 87), Projekt BHF-Umgestaltung.
26	Installation einheitlicher Radständer	Stadt Ludwigslust		x		I	Siehe Projektdatenblatt 6.1.8 (S. 98) Quantität und Verfügbarkeit

lfd. Nr.*	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	aus dem Partizipati-onsprozess	von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel*	Anmerkung
							wichtiger als gesamtstädtisches, einheitliches Erscheinungsbild
27	Lückenschluss der Radwegeverbindung entlang der B5 Richtung Innenstadt	Stadt Ludwigslust	x	x	x	I	Siehe Projektdatenblatt 6.1.8 (S. 98), siehe auch Verkehrsentwick-lungsplan.
121	Ausbau gesamtstädtisches Radwegenetz	Stadt Ludwigslust	x	x	x	I	Siehe Projektdatenblatt 6.1.8 (S. 98), siehe auch Verkehrsentwick-lungsplan.
132	Erarbeitung eines Radwegekonzepts für die Stadt (Behebung Nutzungskonflikte Radfahrer/Fußgänger)	Stadt Ludwigslust		x		I	Siehe Projektdatenblatt 6.1.8 (S. 98), siehe auch Verkehrsentwick-lungsplan. Beteiligungsgremien einbinden (Jugend, Familien, Senio-ren)
94	Rückbau Abbruchruine Bahnpost an der Schweriner Allee und Nachnutzungskonzept	Deutsche Post AG, Stadt Ludwigslust	x		x	K	Siehe Projektdatenblatt 6.1.6 (S. 93)
97	Wohnumfeldgestaltung Schweriner Allee	Stadt Ludwigslust			x	K	Siehe Projektdatenblatt 6.1.6 (S. 93), Teil der Umgestaltung Woh-numfeld Bahnhofs-Viertel.
98	Nutzungskonzept für den Garagenstandort Rudolf-Tarnow-Straße	Stadt Ludwigslust	x		x	K	Siehe Projektdatenblatt 6.1.6 (S. 93)
128	Verkehrssicherheit: Kurve Neustädter Str. für Radfahrer/ Schüler sicherer machen	Stadt Ludwigslust		x		C	Siehe Projektdatenblatt 6.1.5 (S. 90), Straßenausbau steht im Zu-sammenhang mit Schlüsselprojekt Umnutzung Eierlager
64	Nutzung- und Gestaltungskonzept für den "wilden" Parkplatz am ehem. Eierlager (Fördermöglichkeiten), Grünfläche mit Spiel- und Turngeräten für Kinder	Stadt Ludwigslust	x	x	x	L	Siehe Projektdatenblatt 6.1.5 (S. 90)6.1.5

Weitere Projekte

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkungen
145	permanent bedienter Taxistand am Bahnhof	Örtliche Taxiunter-nehmen		x		G	Es gibt eine Rufbereitschaft der Taxifahrer. Nummern hängen aus.
17	Schweriner Straße zur Vorfahrtstraße umwidmen	LK LUP		x		C	Siehe Verkehrsentwicklungsplan.
176	Gesamtstädtische Straßenbeleuchtung (z.B. Rosenstraße) umset-zen, kluge Systeme zum Dimmen der Helligkeit	Stadt LWL		x		C	Dimmsystem teilweise vorhanden. Wird schrittweise ausgebaut. Bei Straßenbaumaßnahmen werden Dimmsysteme oder LED-Technik verbaut, um Energie einzusparen bzw. vorh. Systeme effizient zu nutzen.
87	Etablierung einer zielgruppenspezifischen Wegweisung	Stadt LWL, LK LUP			x	CC	Siehe Konzept FB Ordnung und Sicherheit. Für Straßenverkehr wird derzeit ein Konzept erarbeitet.
101	Wegeverbindungen im Schlossquartier	Stadt LWL			x	CC	Umgestaltung am Bassin und Kirchenplatz derzeit in Planung.
103	Wegeverbindung Grabower Allee-Techentiner Weg (Anbindung KITA Wabe)	Stadt LWL			x	CC	Potenziell wichtige Wegeverbindung im Zuge der weiteren Ent-wicklung der Garnison LWL.
32	Barrierefreie Gestaltung der Schloßstraße, Querungen ermögli-chen (Gesamtkonzept unter Einbeziehung des EZH; generationen-freundliches Einkaufen)	Stadt LWL		x		DD	Projekt in Vorbereitung. Seniorenbeirat nimmt sich dem Thema an.
35	mehr Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum	Stadt LWL		x		DD	Vor allem am Schlossplatz / Kirchenplatz fehlend, jedoch Denk-malbelange zu beachten. Im Haushalt sind jährlich Mittel für wei-tere Standorte enthalten. Seniorenbeirat kümmert sich mit einem Projekt darum.

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkungen
56	Bedarfsgerechte Gestaltung innerstädtischer Grün- und Freiflä-chen Bassin/Kirchenplatz/Schlossplatz: Platzgestaltung und Ver-besserung der Aufenthaltsqualität, kleinteilige Funktionsräume	Stadt LWL	x	x	x	DD	Am Bassin wird geplant, am Kirchenplatz wird geplant, Freiflächen in LU 27 werden beplant. Weitere Berücksichtigung ab 2016.
197	Fortsetzung Erneuerung Stadtmöblierung, -beleuchtung, Hin-weisschilder, Werbeanzeigen	Stadt Ludwigslust	x		x	DD	k.A.
67	Weitere Befestigung alter Straßen (v.a. in Techentin, z.B. Rosen-straße)	Stadt LWL		x		E	Siehe Gemeindestraßenausbauplan, Regelt die Notwendigkeit zum Ausbau der Straßen.
115	Straßensanierung Hesterweg	Stadt LWL		x		E	Siehe Gemeindestraßenausbauplan. Nachgeordnete Priorität: 2019+x
196	Ausbau und Gestaltung weiterer Straßen unter Beachtung histo-rischer Belange	Stadt Ludwigslust	x		x	E	Siehe Gemeindestraßenausbauplan.
34	Mehr bedarfsgerechte Spielplätze, vor allem in der Innenstadt	Stadt LWL, Privatei-gentümer		x	x	EE	Siehe Spielplatzkonzept. Flächenfindung im Zentrum schwierig. Ggf. Freifläche an der Bleiche / Eierlager.
37	Generationsübergreifender Outdoor-Fitness-Platz	Stadt LWL		x	x	EE	Weitere bis 2017 in Planung.
111	Umsetzungskonzept für Rundweg um die Stadt für Skater, Radler und zur Naherholung	Stadt LWL			x	EE	Teilstrecken denkbar, zusammenhängendes Netz im Bestand schwierig, insbesondere für Skater. Radler siehe ISEK-Schwerpunktprojekt.
124	Spielplatz Laascher Weg neu gestalten (generationsübergreifend)	Stadt LWL		x	x	EE	Siehe Spielplatzkonzept. Gemäß Konzept in Umsetzung.
200	Verkehrsberuhigung im Parkviertel: Johann-Georg-Barca-Str., Johann-Joachim-Busch-Str.	LK LUP	x		x	F	Anliegerstr., nur Quell- und Zielverkehr vorhanden.
14	Sanierung der öffentlichen Toiletten am Bahnhof	DB AG		x		GG	Abhängig von der Eigentumsfrage: noch DB.
15	Errichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage am Bahnhof für Pendler	Stadt LWL, DB AG		x		GG	Kommt im Zuge der P&R-Anlage.
66	Erstellung eines gesamtstädtischen Konzepts für den ruhenden Verkehr (Parkprobleme Innenstadt, Wohnumfeldgestaltung)	Stadt LWL		x	x	H	Siehe Verkehrsentwicklungsplan.
123	Bessere Ausschilderung des Parkplatzes am Schlossplatz	Stadt LWL		x		H	Beschilderung entlang der Straßen ist derzeit in Überarbeitung. Hierin werden auch die Parkflächen ausgewiesen.
61	Ausbau von Park+Ride-Parkplätzen am Bahnhof für Pendler in der Rudolf-Tarnow-Str.	Stadt LWL	x	x	x	H	In Bearbeitung.
24	Radfahrstreifen auf der Schloßstraße (Konflikt mit parkenden Autos beheben)	Stadt LWL		x	x	I	In Bearbeitung.
110	Verlegung der großen Radwanderrouten durch die Stadt, nicht an der Stadt vorbei	Tourismusverband MV- Schwerin			x	I	Planung über Landestourismusverband / LK LUP.
130	Radweg für den Reiterweg	Stadt LWL		x		I	In Umsetzung.
23	Ortsumgehung Süd der B5	Straßenbauamt Schwerin	x	x	x	O	Erweiterter Bedarf im Bundesverkehrswegeplan. Vorschlag siehe Verkehrsentwicklungsplan.
52	Lärm- und Schallschutz für die Wohngebiete entlang der Eisen-bahntrasse (transparente Lösung)	Eisenbahnbundesamt		x	x	O	Zuständig Eisenbahnbundesamt. Weiterhin siehe ISEK.
133	Wöbbeliner Str.: zu große Lärmbelastung durch LKWs	Straßenbauamt Schwerin		x		O	Betrachtung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 2. Sich ändernde Verkehrsflüsse durch die Freigabe der Autobahn wer-den erwartet.

Projektvorschläge

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel*	Weiteres Vorgehen/ Anmerkungen der Stadt
18	Autospiegel am Hamburger Tor und an der Clara-Zetkin-Straße einrichten. Mehr Sicherheit.	C	Weiterleitung an Verkehrsbehörde (LK).
114	Verkehrsinsel in der Schweriner Straße auf Höhe des Erbprinzen entfernen und durch Leuchtmarkierung ersetzen (Verkehrshindernis)	C	Verkehrsinsel ist Teil des Privatgrundstückes. Stadt hat keinen Einfluss hierauf / keine Zuständigkeit.
122	Schweriner Straße als Einbahnstraße	C	Siehe Verkehrsentwicklungsplan. Dort als Planfall behandelt
147	Ausgang Lindencenter Bundesstraße: Fußgängerampel oder Zebrastreifen	C	Zuständigkeit Straßenbauamt wg. Bundesstraße. Problemstellung: nächste Ampel bereits an Ecke Breitestraße, Rückstaufläche zu gering.
151	Grüner Weg: mehr Verkehrskontrollen	C	Aufgabe Polizei.
19	Aufzüge besser warten am Brückenbauwerk ehem. "Katzenbuckel"	CC	Wartung erfolgt regelmäßig. Tägliche Kontrolle.
2	Sitzgruppe am Marstall	DD	Standort unklar?!
11	Errichtung eines umzäunten Hundeauslaufplatzes	DD	Flächenverfügbarkeit im Zentrum schwierig. Platzbetreuung, Organisation im Ehrenamt wünschenswert.
50	Steigerung der Aufenthaltsqualität der Schweriner Straße	DD	Straßenquerschnitt lässt kaum Raum für Außenbestuhlung, Auslagen. Grüne Tupfen durch Eigentümer, Geschäftsinhaber (siehe Entente Florale).
55	Entsorgung des Herbstlaubes in Säcken des Bauhofes	DD	Zentrale Sammelstellen im Stadtgebiet vorhanden, Nutzung kostenfrei
73	Sonnen- und Regenschutz für Bänke in der Lindenstraße	DD	k.A.
74	Mehr Blumen in der Stadt	DD	Entente Florale als mgl. Umsetzung durch Eigentümer, Mieter etc. wünschenswert
77	Schlossplatzgestaltung	DD	Aufgrund der Eigentumsverhältnisse nur als Gemeinschaftsprojekt mit Betrieb für Bau- und Liegenschaften des Landes MV (BBL) mgl., derzeit nicht absehbar.
186	Wasserangebote im öffentlichen Raum (Springbrunnen, Wasserspielplatz etc.)	DD	Wartung sehr aufwändig. Brunnen im Parkviertel nach diversen Vandalismusschäden abgeschaltet. Wasserangebote (Kanal, Bassin etc. vorhanden. Frage ist, wie man das Wasser in der Stadt besser erlebbar macht.)
113	Baugeschehen Wöbbeliner Straße/Ersatzbrücke: abends schlecht beleuchtet und nur schwer mit Rollatoren befahrbar.	E	Brücke ist Ersatzbauwerk während Bauarbeiten, daher nur zeitliches Provisorium. Weiterleitung des Hinweises an Straßenbauamt.
149	Lindenstraße: zw. Breite Straße und Kreisel die Straße für beide Richtungen öffnen	E	Ausbauzustand und Straßencharakter als Geschäftsstraße lässt dies nicht zu. Durchgangsverkehr ist nicht gewollt.
81	Erweiterung des Skater-Platzes (neue Half-Pipe)	EE	Thema Jugendrat für 2015. Muss in den Haushalt der kommenden Jahre eingearbeitet werden.
117	Öffentlicher multifunktionaler Sportplatz (Fußball, Streetball etc.)	EE	Skaterplatz Techentiner Straße: Hier sollte der Basketballplatz reaktiviert werden. Notwendigkeit eines Bolzplatzes vorhanden. Zwischenlösung am Rodelberg nicht ohne Konflikte.
141	Qualifizierung Spielplatz im Schlosspark	EE	Schlosspark ist nicht Eigentum der Stadt (→ Land). Spielplatz im Schlosspark wurde vom BBL abgebaut. Wunsch wird weitergeleitet. Spielplatz am Schlosspark (Stadt) wird weiter ausgebaut (siehe Spielplatzkonzept).
184	Einen zusätzlichen Skaterplatz	EE	Anlage vorhanden, weitere Auslastung durch Nutzer möglich. Zusätzliche Anlage nicht notwendig, da auch zentral in der Stadt gelegen. Ggf. zusätzliche Ausstattung möglich. Evtl. als temporäre Aktion im Rahmen eines Straßenfestes (inkl. Sperrung der Straße) möglich.
21	Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt (Tempolimit 30 km/h)	F	Rechtliche Grundlage fraglich.
150	Verkehrsberuhigung: Schulstraße, Techentiner Str.	F	Aufgabe Straßenverkehrsbehörde, LK LUP. In Schulstraße Tempo 30 bereits angeordnet. Überwachung obliegt Polizei.
5	Bedarfsgerechte Busabfahrtzeiten für Schüler (am Marstall, am Alexandrinenplatz, in der Garnisonsstraße), v.a. Richtung Grabow	G	Weitergabe an LK als Nahverkehrsträger.
30	Zusätzliche Bus-Haltestelle im Parkviertel am Seniorenpflegeheim	G	Weiterleitung an LK Verkehrsbehörde.
31	Bedarfsgerechter Busverkehr (Zirkelbus), Erreichbarkeit erhöhen	G	Weiterleitung an LK Verkehrsbehörde.
63	Etablierung eines 24/7 Taxirufs	G	Existiert. Rufbereitschaft vorhanden.
144	höhere Taktfrequenz der ICEs nach Hamburg (mehr Halte in LWL), bessere Anbindung an Hamburg	G	Stadt in Gesprächen mit DB, jedoch liegt die Zuständigkeit bzgl. des Fernverkehrs beim Bund / DB. Bestellung des Nahverkehres (auch in Richtung Hamburg) Aufgabe des Landes.
146	Anschluss an den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)	G	Aufgabe LK LUP, Verkehrsplanung.
161	Erreichbarkeit der Arbeitsorte/ausbildende Unternehmen erhöhen (v.a. für Azubis ohne Führerschein)	G	ÖPNV Träger LK LU. Mitfahrgelegenheit → Börse wird über Planungsverband bereitgestellt. Könnte auch über Engagement der Firmen betrieben werden.
142	Diebstahlschutz für Fahrräder am Bahnhof (Überwachung)	GG	Hier muss an die Eigenverantwortung appelliert werden.
22	Mehr Parkplätze im Grünen Weg	H	Wohnstraße. Ruhender Verkehr ist auf den Grundstücken unterzubringen. Angelegenheit der Grundstückseigentü-

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel*	Weiteres Vorgehen/ Anmerkungen der Stadt
			mer.
65	Innovative Zahlungsmöglichkeiten in der Parkraumbewirtschaftung anbieten (Handzahlung)	H	k.A.
118	mehr Parkplätze in der Schweriner Straße	H	Straßenausbau lässt keine zusätzlichen Stellplätze zu.
129	Schloßstraße nur einseitiges Parken erlauben (Kurzzeitparken)	H	Keine Notwendigkeit.
140	Weniger parkende Autos im öffentlichen Raum (z.B. Parkhaus hinter der alten Post)	H	Konzentration des ruhenden Verkehres auf den vorhandenen Parkplatzanlagen. Ggf. Neubau am Eigenlager.
175	Mehr Parkplätze im Parkviertel	H	Ausreichende Anzahl an öffentlichen Stellflächen vorhanden. Weitere stehen auf Privatflächen der Wohnungsvermieter zur Verfügung.
7	Überregionales Radwandernetz qualifizieren und an das städtische Netz anbinden	I	Weiterleitung an Tourismusverband, Straßenbaulastträger
25	Kombinierter Rad- und Fußweg auf der Kanalstraße auf Seiten des Kanals	I	Baulich nicht machbar, Baumreihe am Kanal.
28	Flächendeckenden Winterdienst für Radwege in der Stadt für mehr Sicherheit	I	k.A.
29	Sicherer Radweg entlang der Bahnhofstraße	I	Umsetzung bei künftiger Umgestaltung der Bahnhofstraße (nach Tunnel und Bhf.vorplatz)
54	Ladesäulen für E-Bikes in der Stadt installieren	I	k.A.
60	Messanlagen für Feinstaub installieren, langfristige Beobachtung	O	Überwachung durch Landesbehörde (u.a. Landesamt für Umwelt-/ Naturschutz und Geologie M-V)
80	Reduktion des Durchgangverkehrs v.a. der LKWs	O	Verkehrsfreigabe Autobahn abwarten. Prognose zur künftigen Verkehrsbelastung sieht Reduktion vor.
138	Schweriner Straße: leiseres Pflaster (Lärmbelastung)	O	Geschwindigkeitsüberwachung von Tempo 30 ist Aufgabe der Polizei.
58	Erhalt und Pflege Ludwigsluster Holz als wichtiger Naherholungsraum für die Stadt	W	k.A.
59	Ludwigsluster Heide zum Naturschutzgebiet ausweisen (Naherholungsraum für die Bewohner)	W	Muss mit unterer Naturschutzbehörde abgestimmt werden. Weiterleitung des Hinweises.
120	Moderate Ausweisung von Windkraft	W	Stadt hat auf Ausweisung der Eignungsflächen keinen Einfluss. Aufgabe der Verbandsversammlung RPV Westmecklenburg.
171	Entfernen der alten Pappeln an der Gartenanlage im Parkviertel (Umsturzgefahr)	W	Pflege im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht.
178	Erhalt des (natürlichen) Kulturerbes, auch in den Ortsteilen, keine Baumfällungen etc.	W	k.A.
179	Umsetzung der Ersatzpflanzpflicht zu 100 %	W	Besteht.
180	Keine forstwirtschaftlichen Kahlschläge, Umwandlung des Bestands zu Mischwäldern	W	Waldentwicklungskonzept.
181	Beseitigung von Kontamination (Beräumung alte Mülldeponie Techentin)	W	Zuständigkeit im Falle der Rekultivierung klären.
205	Instandsetzung Raseneisensteinmauerfragmente in der Altstadt	W	Schadenserfassung und –kartierung, Erstellung eines Restaurierungskonzeptes, Einwerbung von Fördermitteln

6.2.2 Handlungsfeld 2 „Wohnen“

MASSNAHMENBÜNDEL	Förderung, Sanierung und Nutzung stadtbildprägender Gebäude (J)	Förderung der innerstädtischen Entwicklung (Innen- vor Außenentwicklung) (N)
	Förderung von bedarfsgerechtem Wohnen (M)	Qualifizierung des Parkviertels, Bahnhofsviertels (FF)

In diesem Handlungsfeld wurden keine Schlüsselprojekte identifiziert.

Weitere Projekte

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkung
198	Mittel- und langfristiger Rückbau und Wohnungsneubau im Parkviertel	VEWOBA	x		x	FF	Projekt läuft. Prüfung neuer Fördermöglichkeiten für Rückbau / Aufwertung nach Abschluss von Stadtumbau Ost. Erschließung neuer Fördermöglichkeiten notwendig.
199	Qualifizierung neuer Grünbereiche und Wohnumfeld-verbesserung im Parkviertel	Stadt LWL, Wohnungseigentümer	x		x	FF	k.A.
47	Sanierung stadtbildprägender Gebäude	Stadt LWL, Private		x		J	Fortschritte in Schweriner Straße.
136	Sanierung stadtbildprägender Gebäude (Motivation Privateigentümer)	Stadt LWL, Privateigentümer		x		J	Ist teilweise in Umsetzung, siehe aktuelle Vorhaben in der Schweriner Straße.
189	weitere private Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden und Wohnungen im gesamten Rahmenplangebiet	privat	x		x	J	Private Initiative. Förderung im Sanierungsgebiet durch Städtebaumittel möglich. Öffentlichkeitsarbeit notwendig, insbesondere da letzte Förderjahre angebrochen sind.
190	Rückbau von Haupt- und Nebengebäuden in Blockinnenbereichen und Schaffung geordneter Freiflächen in der Altstadt	Privateigentümer	x		x	J	Versuch durch Rahmenplanung gescheitert. Bereitschaft der Eigentümer innerhalb eines Quartieres nicht vorhanden. Finanzierung von Ordnungsmaßnahmen deutlich zurückgefahren. Abbrüche sind zunehmend privat zu finanzieren.
191	Gartenstraße 5-7 Fassadensanierung zur gestalterischen Einfügung ins Straßenbild	VEWOBA	x		x	J	Weiterleitung an Eigentümer.
192	Schlossgärtnerei: Fortführung der Gestaltung der Flächen	PG Storchennest e.G.	x		x	J	Abschluss der Wiederherstellung des Apfelkellers. Umsetzung Nutzungskonzept Apfelkeller. Fertigstellung der Wegeverbindung Fr.-Naumann-Allee – Schlosspark. Siehe Bereichsplan Schlossgärtnerei.
53	Förderung des Wohnens für Familien	Stadt LWL		x		M	Bedarfsgerechte Wohnformen. Umbau Parkviertel, LU 27. Weitere Anreize der Eigentümer zur Altbaumodernisierung und zum Umbau.
99	Neuausweisung Wohnen am Standort ehem. Teppich-Jumbo/Garagen in der Klenower Straße	Stadt LWL, Private			x	M	Derzeit keine Priorität in Wohnbauflächenentwicklung (Darstellung als Mischgebietsfläche im Flächennutzungsplan). Aber als Potenzialfläche bekannt.
104	Etablierung eines Quartiersmanagements/Gemeinwesenarbeit	Stadt LWL, VEWOBA, WBG			x	M	Ggf. über gesonderte Förderung: z.B. Soziale Stadt / Stadtumbau Ost / aktive Stadt- und Ortsteilzentren in Kooperation mit VEWOBA / WBG. Träger könnte ZEBEF mit „Volxmobil Hagenow“ für quartiersbezogene Kinder- und Jugendarbeit sein. Wichtig ist die Integration der Migranten, insbesondere im Parkviertel.

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK übernommen	Aus dem Partizipationsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkung
185	Günstiger Wohnraum für Auszubildende	Private		x		M	Umbau zum Wohnheim am Techentiner Weg derzeit in Planung.
51	Abriss leerstehender Kasernen im Garnisonsviertel	Private		x		N	Eigentümer hat Nachnutzungskonzept, Sanierung geplant.
84	Sanierung der Militärbrache im Industriegebiet TE 7	Stadt LWL, Private			x	N	Flächensanierung getrennt nach Eigentumsverhältnissen.
89	Fläche hinter der Stadtkirche zu Wohnbaufläche umwidmen	Stadt LWL, Projektentwickler			x	N	Derzeit keine Priorität in städtischer Wohnbauflächenentwicklung. Aber als Potenzialfläche bekannt.
100	Nutzungskonzept Quartier BBS-Start am Hamburger Tor (in 2016), Beseitigung städtebaulicher Missstand	k.A.			x	N	Stadt nicht Eigentümer, müsste die Flächen zuerst erwerben, um anschließend ein Nachnutzungskonzept zu entwickeln. BBS-Start-Gebäude (Plattenbau und Kantine) in Nutzung, kein dringender Handlungsbedarf.
102	Entwicklungsideen für den "Heldenhain", Abschluss der Stadt	Stadt LWL			x	N	Thema soll im zuständigen Fachausschuss diskutiert werden.
139	Schweriner Straße: Gewerbeleerstand in den EG-Lagen zu Wohnen umnutzen	private Eigentümer		x		N	Verstärkte Ansprache der Eigentümer notwendig, mit Hinweis auf Fördermittel der Städtebauförderung. Unterstützung bei der Antragstellung möglich. Teilweise wird der Leerstand aktuell auch durch Umbau- / Sanierungsmaßnahmen abgebaut.
182	Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Zersiedelung vermeiden	Stadt LWL		x		N	Siehe Landesentwicklungsplan / Strategie der Stadt.
193	Flächen hinter der alten Post, rasche Nachverwertung	VEWOBA	x		x	N	Entwicklung Nutzungskonzept für Wohnstandort. Veräußerung der Fläche wird durch die Stadt vorangetrieben.
194	Lückenbebauung in der Altstadt zur Schließung der Raumkanten	Private	x		x	N	Raumkanten weitestgehend geschlossen. Nummerstraße (ehem. Ratskeller) Kaufinteressenten vorhanden.
195	Verkauf leerstehender (städtischer) Gebäude an private Investoren	Stadt LWL, Private	x		x	N	Sofern im Eigentum der Stadt, ist dies beabsichtigt. Verstärkte überregionale Vermarktung ab 2015. Bei Privateigentümern: Eigeninitiative

Projektvorschläge und Hinweise

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel	Anmerkung
16	Fassaden der Wohnblocks im Parkviertel streichen	FF	Aufgabe der Wohnungsgesellschaften VEWOBA / WBG. Wunsch wird weitergeleitet.
48	Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums im Parkviertel	FF	Ist bereits überwiegend barrierefrei.
177	Neuer Spielplatz im Parkviertel	FF	Siehe Spielplatzkonzept. VEWOBA / WBG dürfen sich als Vermieter einbringen.
119	Modernes Wohnen für Familien und mehr Bauplätze (z.B. in der Friedrich-Naumann-Allee)	M	Fr.-Naumann-Allee hat kein weiteres Ausbaupotenzial. Modernes Wohnen: Derzeit für B-Plan LU 27 in Diskussion (minimale Festsetzungen, u.a. bezogen auf Gestaltung).
162	Mietkonzepte für eine bessere Bevölkerungsdurchmischung (Gefahr von Armutskonzentration)	M	Aufgabe der Vermieter. Wichtig in dem Zusammenhang Quartiersmanagement / soz. Arbeit.
163	Schaffung von Eigentum im betreuten Wohnen	M	k.A.
68	Pilotprojekt für klimaneutrales Bauen	N	energet. Sanierung im Altstadtbereich und Berücksichtigung bei neuen Flächenausweisungen.
131	Erhalt Pferdestall, kein Neubau von Eigenheimen	N	Beschluss der Stadtvertretung zum Abbruch. Projektvorbereitung für Abriss in Umsetzung. Veräußerung wird seitens der Stadt vorangetrieben.

6.2.3 Handlungsfeld 3 „Wirtschaft und Handel“

MASSNAHMENBÜNDEL	Ausbau und Qualifizierung der touristischen Infrastruktur (B)	Förderung und Ausbau der Breitbandversorgung (V)
	Etablierung eines Stadtmarketings (T)	Qualifizierung des Einzelhandels und der innerstädtischen Gastronomie (Z)

Schlüsselprojekte und Projektbausteine

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkung
160	Breitbandversorgung weiter ausbauen	Breitbandanbieter		x		V	Siehe Projektdatenblatt 6.1.7 (S. 96), siehe auch Breitbandstudie.
78	Internetausbau im OT Kummer (Kabelverlegung)	Breitbandanbieter		x		V	Siehe Projektdatenblatt 6.1.7 (S. 96), siehe auch Breitbandstudie.

Weitere Projekte

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmen-bündel	Anmerkung
112	Aktualisierung der Radwanderkarten	Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin			x	B	Planung über Landestourismusverband / LK LUP.
42	Aufstellen einer zentralen Pinnwand für alle Vereine	Stadt LWL		x		T	Sinnvoll an zentraler Stelle: u.a. Bürgerbüro. Betreuung durch Stadt LWL oder Private/ Vereine.
43	Überarbeitung des städtischen Web-Auftritts mit gesammelten und aktuellen Informationen des öf-fentlichen Lebens	Stadt LWL		x		T	In Bearbeitung.
168	Aktives Stadtmarketing auch in Hamburg für LWL	Stadt LWL		x		T	Siehe Marketingstrategie.
49	Reduktion Gewerbeleerstand in der Schweriner Straße	Private		x		Z	In Umsetzung / im Laufen. Mehrere Eigentümerwechsel und geplante Nachnutzungen.

Projektvorschläge

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel	Anmerkung
6	Ausbau der Tourismusinformation	B	Stärkere Kopplung mit dem Ehrenamt. Räumliche Verlagerung aus Büro in Tourismusinformation.
8	Errichtung eines Fahrradverleihs am Schlossplatz	B	Ggf. durch Touristinfo, dann sinnvollerweise in Kooperation mit Fahrradhändler (techn. Wartung). Problem: Rückgabezei-ten außerhalb der Öffnungszeiten Touristinfo. Evtl. System wie beim Bikesharing möglich, jedoch kostenintensiv.
9	Thematische Stadtrundgänge anbieten	B	Ansprechpartner: Sylvia Wegener. Themat. Rundgänge bereits vorhanden / geplant. Ggf. zusätzliche Themen wie Stadt-entwicklung anbieten (aktuelles Baugeschehen etc.). Angebote müssen ausgebaut, gebündelt /abgestimmt und vermarktet werden. Ggf. auch Blinden- und Behindertenführungen in Kooperation mit Blinden- und Behindertenverband möglich.
10	Erarbeitung eines städtischen kindergerechten Geschichtspfades	B	Histor. Standrundgang für Kinder vorhanden - Buchform.
69	Beförderung der Zusammenarbeit der Städte Ludwigslust, Grabow und Neustadt-Glewe	T	Bei der Jugendarbeit funktioniert es bereits seit 2004.

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel	Anmerkung
39	Freies Wlan im Stadtgebiet	V	Sinnvoll in öffentlichen Einrichtungen (Schloss, Bibliothek, Bahnhofshalle, Bürgerbüro, ZEBEF, Kreisverwaltung).
40	Ansiedlungsstrategie für höherwertigen Einzelhandel	Z	Siehe Einzelhandelskonzept. Fortschreibung für 2015 geplant.
82	Mehr preiswerte Essensgelegenheiten	Z	Privatangelegenheit
135	alte Post: Gestaltung Vorplatz (z.B. Café), altes Flair wieder herstellen	Z	Vorplatzgestaltung erfolgte bereits im Rahmen des Ausbaus der Schloßstraße. Historische Raumstruktur wurde nicht verändert. Ehemalige Post ist vollständig in Nutzung, kein Potenzial für Cafe, zumal Bar und Eis-Cafe in direkter Nachbarschaft.
157	Längere Ladenöffnungszeiten in der Innenstadt, v.a. am Samstag	Z	Aufgabe der Händler und Gewerbetreibenden, siehe Marketingstrategie.
187	Lindenstraße: Mehr Ausstellungsflächen für die Gewerbetreibenden im öffentlichen Raum	Z	Ausstellungsflächen sind vorhanden (Multifunktionsflächen). Händler müssen Angebot nutzen. Siehe Marketingstrategie.
201	Familienfreundliche und gastfreundliche Gastronomie	Z	Siehe Marketingstrategie. Aufgabe der Händler und Gewerbetreibenden, u.a. Anpassung der Öffnungszeiten durch Geschäftsinhaber.

6.2.4 Handlungsfeld 4 „Leben und Lernen“

MASSNAHMENBÜNDEL	Ausbau des Freizeitangebotes für Jung und Alt (A)	Bedarfe der Senioren erkennen und unterstützen (U)
	ZEBEF als zentrale Einrichtung für sozio-kulturelle Angebote fördern (P)	Förderung des sozialen Zusammenhalts (X)
	Erhalt der medizinischen Versorgung in Ludwigslust (Q)	Ausbau des Kultur- und Freizeitangebotes (AA)
	Bedarfsgerechte Entwicklung der Kinderbetreuung (R)	Förderung eines sauberen Stadtbildes (BB)
	Aktive Förderung der Aus- und Weiterbildung (S)	

Schlüsselprojekte und Projektbausteine

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkung
1	Errichtung einer Schwimmhalle (vielleicht im Garnisonsge-lände)	Stadt Ludwigslust	x	x		A	Siehe Projektdatenblatt 6.1.3 (S. 85), ggf. in Kooperation mit Stadtwerken.
202	ZEBEF: Realisierung eines naturnahen Stadtteilspielplatzes	ZEBEF			x	P	Siehe Projektdatenblatt 6.1.1 (S. 79)
96	Lenné-Schule: energetische Sanierung, Neubau Atrium und Umgestaltung des Schulhofes	Stadt Ludwigslust			x	S	Siehe Projektdatenblatt 0 (S. 82)

Weitere Projekte

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkung
88	Umgestaltung der Gedenkstätten	Stadt LWL			x	AA	Sanierung Am Bassin in Vorbereitung
90	Forsthaus/ Park am Alten Forsthof: Barrierefreie Umgestal-tung	Stadt LWL			x	AA	Gesamtes Nutzungs- und Umbaukonzept für Park und Gebäude notwendig.
92	(Nach-)Nutzungskonzept Rennbahn	Stadt LWL			x	AA	Erstellung eines Nutzugskonzeptes in Zusammenarbeit mit Jugendrat, Ver-einen und Veranstaltern im Rahmen eines runden Tisches
109	Rückgewinn des Internationalen Sperger-Kontrabass-Wettbewerbs	k.A.			x	AA	Stadt Ludwigslust unternimmt Anstrengungen, den Wettbewerb an den Entstehungsort zurück zu holen; parallel wird sich um einen neuen Veran-stalter bemüht
167	Großkonzerte im Schlosspark jedes Jahr und auch Programm für junge Leute	u.a. Festspiele M-V		x		AA	Stadt Ludwigslust und weitere Akteure sorgen für Kontinuität, Erweiterung Angebot insbes. für junges Publikum wünschenswert
188	Kunst im öffentlichen Raum: Literarische Steine	Stadt LWL		x		AA	Projekt in Vorbereitung. Förderantrag gestellt.
203	Beschilderung Stadt-Bibliothek im Umfeld Schloßstraße/ Rat-haus	k.A.			x	AA	Beschilderung am / im Rathaus muss besser werden.
33	Mehr Mülleimer für mehr Sauberkeit im öffentlichen Raum	Stadt LWL		x		BB	ggf. auf Spielplätzen, siehe Spielplatzkonzept und entlang des Geh- und Radweges südl. des Parkviertels. Im Haushalt sind jährlich Mittel eingestellt für weitere Standorte.
107	Barrierefreier Umbau ZEBEF (Fahrstuhl), Nutzung als Begeg-	Zebef		x	x	P	ZEBEF ist Begegnungszentrum aller Generationen, Barrierefreiheit fehlt

lfd. Nr.	Projekttitel	Projektträger	Projekt aus dem letzten ISEK über-nommen	Aus dem Partizipati-onsprozess	Von der Stadt genannt	Maßnahmenbündel	Anmerkung
	nungszentrum						jedoch.
108	Umweltbildung/Netzwerkbildung von Grünprojekten (z.B. Patenschaften), Zusammenarbeit mit Schulen und Kitas	Stadt Ludwigslust, Schulen/ Kitas, Naturforschende Gesellschaft West-Mecklenburg		x	x	S	Auflistung aller Angebote / Projekte notwendig. Dann Absprache mit pot. Nutzern, welche Angebote nachfragegerecht sind / in Schulplan eingebun-den werden können. Reduktion Angebote entsprechend Nachfrage Koope-ration mit dem Natureum prüfen.
105	Angebot für Seniorenfitness	Vereine/ Private			x	U	Angebot am Radweg ums Parkviertel vorhanden. Weitere Angebote sollen im Stadtgebiet ergänzt werden, ggf. im Zusammenhang mit Umgestaltung Eierlager denkbar.
164	Kommunikations- und Informationsforen zum Thema Leben im Alter (z.B. Stadtforum)	Volkssolidarität, AWO, Zebef, Seni-orenbeirat		x		U	Volkssolidarität / AWO / ZEBEF mit Seniorenbeirat. Idee wurde bereits kommuniziert. Angeregtes Forum soll in Stadthalle stattfinden.
71	Etablierung eines Treffpunkts für Bürger und Flüchtlinge	k.A.		x		X	Projektantrag ist gestellt. Förderung abwarten.

Projektvorschläge und Hinweise

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel	Anmerkung
3	Mehr Sportangebote	A	Vielfaches Angebot durch versch. Vereine, Bündelung Angebote, bessere Bewerbung durch Vereine ggf. in Kooperation mit Beiräten. Förderung erfolgt durch Stadt, FB Bildung und Soziales.
79	Einrichtung eines Schülercafés mit Wlan	A	Aufgabe der Schulen.
83	Wiedereröffnung der Bowlingbahn	A	Privatangelegenheit.
4	Wiederbelebung Schweizer Haus	AA	Liegenschaft in Eigentum des Landes. Wiederbelebung in Vorbereitung. Nutzungskonzept derzeit noch nicht bekannt.
38	Mehr Freizeit-Angebote für Familien	AA	Angebote vom ZEBEF und sonst. Vereinen vorhanden, bessere Vermarktung.
44	Lindenfest vergrößern und mehr Angebote für Jugendliche anbieten (Fahrgeschäfte, Breakdancer etc.)	AA	Organisation über Veranstalter. Hinweis wird weitergegeben.
45	Am Adventsmarkt auch Fahrgeschäfte anbieten (z.B. Karussell)	AA	Organisation über Veranstalter. Hinweis wird weitergegeben.
46	Sanierung neuer Marstall am Schloss; Einrichtung einer Galerie und Veranstaltungsräume	AA	Nutzungskonzept durch Eigentümer in Vorbereitung. Sanierung begonnen.
134	Adventsmarkt auf den Schlossplatz verlegen und länger ausrichten (barockes Flair; Weihnachtsbaum beleuchten; Anpassen der Stand-gebühren)	AA	Inhaltliche / organisatorische Aspekte werden an den Betreiber STEL weitergeben.
137	Etablierung eines Ausstellungsraums für den hiesigen Kunst- und Kulturverein (günstige Miete, keine Nutzungskonflikte)	AA	KUKULULU mit 3 Standorten in Stadt vertreten (Gelber Salon, Alter Forsthof, Lichthof Rathaus).
148	Mehr Ausgehmöglichkeiten, auch in Verbindung mit Kleinkunstbüh-nenauftritten (z.B. gemütliche Kneipe in Techentin)	AA	Privatangelegenheit. Initiative muss von Gewerbetreibenden ausgehen.
165	Etablierung eines Spargelfestes in Kooperation mit dem Hof Denis-sen im Mai	AA	Hoffest bei Denissen, Wöbbelin.
166	Etablierung eines Wein- und Kartoffelfestes auf dem Schlossplatz im Herbst	AA	Kartoffelfest ggf. in Kooperation mit Sanddornfest der Sanddorn-Storchennest GmbH. Hinweis wird weitergeleitet.
36	Mehr Tütenspender für Hundebesitzer	BB	Über Hundesteuer finanzieren.
106	Unterstützung/aufsuchende Sozialarbeit für Familien/Kinder	P	Siehe 104.
127	ZEBEF: größeres Ferienangebot (Ferienfahrten, Jugendbetreuung)	P	Hinweis wird an ZEBEF weitergeleitet.
154	ZEBEF: sozio-kulturelles Angebot erweitern	P	Angebot vorhanden, bessere Bewerbung der Angebote.

lfd. Nr.	Vorschläge und Hinweise	Maßnahmenbündel	Anmerkung
41	Etablierung der medizinischen Versorgung für Klein(Kinder), z.B. Geburtshaus und Kinderstation	Q	Regelung der kassenärztlichen Vereinigung.
152	Erhalt des Stifts Bethlehem (Arbeitsplätze, hoher Bedarf seitens der Senioren, stadtbildprägendes Quartier)	Q	Aufgabe der Eigentümer.
153	Gezielte Ansiedlung von Fachärzten (große Terminprobleme)	Q	Aufgabe der kassenärztlichen Vereinigung.
155	Schaffung von Kinderbetreuungsangeboten für Alleinerziehende und Beratungsangebote	R	Angebote zur Kinderbetreuung vorhanden. Kitas, Tagesmütter, Oma Hurtig, Kinder- und Jugendwerkstatt, Zebef. Beratungsangebote ebenfalls vorhanden, müssen nur besser publiziert werden.
156	Ausbau der wohnortnahen Kindergarten- und Schulplätze	R	Schulbedarfsplanung macht LK LUP.
173	Kostenfreie Kitaplätze	R	Derzeit nicht finanzierbar.
125	Bessere Verteilung der Flüchtlingskinder auf alle Grundschulen in der Stadt	S	Schulplanung ist Aufgabe des LK LUP. Schwerpunktschule vom Schulamt festgelegt: Fritz-Reuter-Schule.
126	Schulen: Essensgeld sinnvoller und gerechter berechnen (gut: Lieferung durch ortsansässige Unternehmen)	S	Aufgabe des Trägers.
169	Größerer Schulhof für Fritz-Reuter-Schule	S	Ausweich auf Sportplatz der Schule möglich.
158	Einrichtung einer Senioren-Begegnungsstätte im Parkviertel (z.B. in der Rosettistraße)	U	Siehe Quartiersmanagement, evtl. in Koop. mit Altenpflegeheim im Parkviertel bzw. in Kooperation mit Begegnungsstätte der VEWOBA (siehe Neubau Finndorfstr.).
159	Schaffung von geringfügigen Beschäftigungsmöglichkeiten für Rentner	U	Projektbörse über das ZEBEF möglich.
204	Bücherbote: Ältere Mitbürger bringen Bücher aus der Bibliothek nach Hause	U	Projektidee über Seniorenbeirat kommunizieren und Mitstreiter werben, Ehrenamtsmesse zur Werbung nutzen.
170	Anerkennung und Förderung des Ehrenamts	X	Ehrenamtsmesse und Auszeichnungen auf Bällen (z.B. Ball der Vereine, Neujahrsempfang der Stadt) vorhanden. Siehe Ehrenamtsdiplom.
174	Mehr soziale Verantwortung, Initiative gegen Rechts	X	LOLA für LULU als Verein vorhanden. Projektarbeit im Rahmen der Schulen vorhanden. Bündnis in der Stadt reaktivieren.

7 AUSBLICK

Das vorliegende ISEK bildet die Klammer der in den letzten Jahren zahlreich erarbeiteten Konzepte und Studien. Die einzelnen Themen wurden noch einmal auf die Agenda geholt, mit der Öffentlichkeit diskutiert, bestätigt, negiert oder erweitert. Das ISEK, mit dem Anspruch eines jährlichen Monitorings, kann nun als Leitfaden für die nächsten Jahre in der Stadtentwicklung angewendet werden. Ergänzende Module bilden dabei u.a. die Etablierung eines Stadtmarketings und die Umsetzung des REK A14.

Der Erarbeitungsprozess zur zweiten Fortschreibung des ISEKs hat gezeigt, dass die Ludwigsluster nicht müde sind sich zu beteiligen. Ludwigslust hat das erkannt und wird im Rahmen eines neuen Webauftrittes diese interaktive Stadtentwicklung fortführen, um so den Dialog nicht abreißen zu lassen. Der Außenauftritt der Stadt, wie auch eine stetige Kommunikation mit den Bürgern, ist bedeutsam für eine erfolgreiche Stadtentwicklung.

Nun wird es Aufgabe der Stadt sein, die Schlüsselprojekte und weitere Projekte umzusetzen. Das Suchen und Finden geeigneter Fördermittel, die Diskussion über Projektausgestaltungen, aber auch die stetige Fortschreibung des ISEK werden wichtige Aufgabenfelder sein. Bedeutende und langjährige Projekte, wie die verkehrliche Vernetzung am Bahnhof, die Prüfung der Machbarkeit einer Schwimmhalle, aber auch der Ausbau des Radwegenetzes stehen auf der Agenda und sollen mittel- bis langfristig zu einem sinnvollen Abschluss gebracht werden.

Der Anschluss an die Autobahn A 14 weckte in der Stadt, aber auch in der Region, große Erwartungen. Die Bürger erhoffen sich eine Lärmreduzierung und bessere Lebensverhältnisse und die Region, vor allem die Städtepartnerschaft, erhofft sich positive wirtschaftliche Impulse. Im ISEK und im REK A14 sind diese Erwartungen mit aufgenommen worden, vielmehr sind weitere Projekte formuliert worden, die dieses Projekt begünstigen werden.

So sind die zukünftigen Aufgaben für die Stadt und die Region klar beschrieben, so dass gemeinsam mit den Bürgern und den Partnerkommunen die nächsten Schritte Richtung Zukunft begangen werden können.

8 QUELLEN

BBE Retail Experts **[Einzelhandelskonzept 2008]**: Einzelhandelskonzept für die Stadt Ludwigslust. Hamburg. März 2008.

Bertelsmann Stiftung (Hrsg.) **[Wegweiser Kommune]**: Wegweiser-Kommune.de. http://www.wegweiser-kommune.de/ (letzter Zugriff am 26.11.2014)

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) **[Arbeitslose 2013]**: Arbeitslose nach Gemeinden. Jahreszahlen 2013 IN: Arbeitsmarkt in Zahlen - Arbeitsmarktstatistik. Nürnberg. Februar 2014.

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft **[Breitbandstrategie BMWI 2009]**: Attraktive ländliche Raume. Die Breitband-strategie der Bundesregierung. IN: http://www.bmel.de/DE/Laendliche-Raeume/05_Breitband/_texte/Breitbandstrategie.html (letzter Zugriff am 20.01.2015)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) **[Breitbandatlas]**: Breitband vor Ort: Breitbandatlas. IN: http://www.zukunft-breitband.de/Breitband/DE/Breitbandatlas/BreitbandVorOrt/breitband-vor-ort_node.html (letzter Zugriff am 05.02.2015)

CIMA Beratung + Management GmbH: Regionales Entwicklungskonzept A14 **[REK A14]**: http://www.rek-a14.de (Letzter Zugriff am 25.11.2014)

CIMA Beratung + Management GmbH **[Marketingstrategie LWL 2013]**: Marketingstrategie Ludwigslust 2025 Gesamtkonzeption. Lübeck. 2013.

DSK: Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft: Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept Ludwigslust-Parchim **[ILEK LuP 2014]**. IN: http://ilek-lup.de (letzter Zugriff am 25.11.14)

Eisenbahn-Bundesamt **[Lärmkartierung Eisenbahn-Bundesamt]**: Lärmkartierung. IN: http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Finanzierung/Umgebungslaermrichtlinie/Laermkartierung/laermkartierung_node.html (letzter Zugriff am 15.01.2015)

EnergyMap **[Energiekarte]** 2014 IN: http://www.energymap.info/energieregionen/DE/105/115/322/20427.html

Energie-Experten.org (Hrsg.) **[Energieatlas]**: Energieatlas. IN: http://www.energie-experten.org/energieatlas/aUID/1064827/postleitzahl/19288/gemeinde/Ludwigslust (letzter Zugriff am 05.02.2015)

GOS Gesellschaft für Ortsentwicklung und Stadterneuerung mbH **[Erhebung Sanierungsgebiet 2014]**: Eigene Erhebungen zum Sanierungsgebiet Altstadt. Stadt Ludwigslust. 2014.

IHK Schwerin (Hrsg.) **[IHK Zahlenspiegel 2013/14]**: Zahlenspiegel Westmecklenburg. Zahlen, Daten und Fakten im IHK-Bezirk Schwerin. IN: http://www.ihkzuschwerin.de/servicemarken/Westmecklenburg/Westmecklenburg/IHK_Zahlenspiegel_2013_2014/ (letzter Zugriff am 05.02.2015)

Land Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus **[Kommunales Monitoring LWL 2014]**: Auswertung der kommunalen Monitoringberichte Stadt Ludwigslust. Gesamtstadt und Gesamtmaßnahmen. Rostock. März 2014

Landkreis Ludwigslust-Parchim **[Parks und Gärten]**: Zeit für eine Reise durch die Region. Parks und Gärten. (o.J.)

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV **[Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen 2012]**: Ergebnisse der Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr für die Stadt Ludwigslust. 2012.

Michael Bauer Research GmbH **[Kaufkraft Deutschland 2014]**: Kaufkraft 2014 in Deutschland. IN: http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html (letzter Zugriff am 05.02.2015)

Mecklenburg-Vorpommern **[OP EFRE M-V 2014-2020]**: Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020. Genehmigte Fassung. Stand 29.10.2014.

MICUS Management Consulting GmbH (2014) **[Machbarkeitsstudie Breitband 2014]**: Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Verbesserung der Breitband-versorgung der Städte Grabow, Ludwigslust und Neustadt-Glewe. Präsentation am 17.12.2014.

Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) **[LEP M-V 2005]**: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. 2005.

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) **[LEP M-V Fortschreibung 2015]**: Entwurf zur ersten Stufe des Beteiligungsverfahrens. IN: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-_und_Regionalentwicklung/Fortschreibung_Landesraumentwicklungsprogramm/index.jsp (letzter Zugriff am 21.11.2014)

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) **[Kurzfassung LEP M-V Fortschreibung]**: Kurzfassung Fortschreibung Landesraumentwicklungsprogramm. IN: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-_und_Regionalentwicklung/Fortschreibung_Landesraumentwicklungsprogramm/index.jsp (letzter Zugriff am 26.11.2014)

PAN **[Machbarkeitsstudie Renaturierung Obere Rögnitz]**: Machbarkeitsstudie Renaturierung Obere Rögnitz

SHP Ingenieure GbR **[VEP LWL 2015]**: Verkehrsentwicklungsplan Ludwigslust. Hannover. 2015.

Stadt Ludwigslust **[Zwischenbericht VEP 2013]**: Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Ludwigslust. Untersuchung einer zweiten Bahnquerung. Ludwigslust. April 2013.

Stadt Ludwigslust **[Fortschreibung Monitoring Stadtentwicklung 2012]:** Fortschreibung Monitoring Stadtentwicklung. Ludwigslust. 2012.

Stadt Ludwigslust **[ISEK 2002]**: Stadtumbau Ost Barockstadt Ludwigslust. Erläuterungsbericht. 2002

Stadt Ludwigslust **[Wirtschaftsstandort]**: Wirtschaftsstandort Stadt Ludwigslust. 2013

Stadt Ludwigslust **[Monitoring Stadtentwicklung 2014]**: Eckwerte des Monitoring Stadtentwicklung für Ludwigslust. Anlage 1.4. Ludwigslust. Stand: 31.12.2013.

Stadt Ludwigslust **[Spielplatzkonzept 2014]**: Für unsere Kinder. Spielplatzkonzept der Stadt Ludwigslust. Ludwigslust. 2014.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.) **[Landwirtschaftszählung 2010]**: Agrarstrukturen in Deutschland. Einheit in Vielfalt. Regionale Ergebnisse der Landwirtschaftszählung 2010. Stuttgart. November 2011.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.) **[Kreiszahlen 2012]**: Kreiszahlen. Ausgewählte Regionaldaten für Deutschland. Ausgabe 2012. Hannover. 2013.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern **[StatA MV Primäreinkommen und verfügbare Einkommen der privaten Haushalte 2014]**: Statistische Berichte. Primäreinkommen und verfügbare Einkommen der privaten Haushalte in den kreisfreien Städten und Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. August 2014.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern **[StatA MV Bevölkerung 2013]**: Statistische Berichte. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2: Gemeindeergebnisse. Schwerin. Oktober 2014.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern **[StatA MV Erwerbstätigkeit 2013]**: Statistische Berichte. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. Februar 2014.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern **[StatA MV Tourismus 2013]**: Statistische Berichte. Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. Juli 2014.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern **[StatA MV Bodennutzung 2013]**: Statistische Berichte. Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung in Mecklenburg-Vorpommern 2013. Schwerin. August 2014.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern **[StatA MV Realsteuervergleich 2013]**: Statistische Berichte. Realsteuervergleich in Mecklenburg-Vorpommern 2013. Schwerin. September 2014.

SYN Energy UG, E.S.T Gesellschaft für Energiesystemtechnik mbH **[Energiekonzept LWL 2014]**: Energiekonzept für die Stadt Ludwigslust. Entwurf. Ludwigslust, Essen. Dezember 2014.

TÜV Rheinland Consulting GmbH (Hrsg.) **[Bericht Breitbandatlas 2014]**: Bericht zum Breitbandatlas Mitte 2014 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Berlin. 2014.

WIMES Wirtschaftsinstitut **[Prognosen LWL 2012]**: Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. Teil Prognosen. Rostock. November 2012.

WIMES, DSK mbH & Co. KG **[Strukturanalyse LWL 2014]**: Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept, Strukturanalyse für die Stadt Ludwigslust. Rostock. Oktober 2014.

WIMES Wirtschaftsinstitut **[Monitoring Stadtentwicklung LWL 2014]**: Monitoring Stadtentwicklung. Auswertung des Monitoringberichts der Stadt Ludwigslust. Rostock. März 2014.