

sommerakademie **ARCHITEKTUR**



Zukunft Stadt _t Vergangenheit

13.–16. Juni, Wilhelm-Hack-Museum Ludwigshafen

2023





Sommerakademie Architektur 2023: Zukunft Stad(t)t Vergangenheit

Nach einer längeren, unter anderem durch die Pandemie verursachten Pause ging in diesem Jahr wieder eine Sommerakademie Architektur an den Start. Wir sind glücklich, dass wie in den Vorjahren auch dieses Mal Bachelor- und Masterstudierende der Hochschulen Heidelberg, Kaiserslautern und Mainz mit ihren Dozenten den Weg nach Ludwigshafen fanden. Sie befassten sich dieses Mal mit den Flächen, die durch den Rückbau der Hochstraße Nord entlang der geplanten Helmut-Kohl-Allee entstehen.

Selten hat eine Stadt die Möglichkeit, im innerstädtischen Bereich großzügig bemessene Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen. Wie würden junge Menschen mit diesen freien Arealen umgehen? Welche Potenziale würden sie entdecken, welche Möglichkeiten, die Flächen zu nutzen? Aus diesen Fragen entwickelte sich der Titel der 8. Sommerakademie Architektur: Zukunft Stad(t)t Vergangenheit. Danke an alle Beteiligten für die wertvollen Einführungsreferate, für bereichernde Veranstaltungstage und vor allem für die in dieser Dokumentation nachzulesenden Ergebnisse der studentischen Arbeiten.

Sonja Müller-Zaman

Bereichsleiterin bei der GAG Ludwigshafen am Rhein
und Initiatorin der Sommerakademie Architektur

Ihre Sonja Müller-Zaman



GAG Ludwigshafen am Rhein, Aktiengesellschaft für Wohnungs-, Gewerbe- und Städtebau (Hrsg.)
Ludwigshafen am Rhein 2024
Sommerakademie Architektur 2023 Ludwigshafen
© 2024 GAG Ludwigshafen am Rhein, Aktiengesellschaft für Wohnungs-, Gewerbe- und Städtebau
Alle Rechte vorbehalten.

Idee: GAG Ludwigshafen
Redaktionelle Begleitung sowie namentlich nicht gekennzeichnete Texte: Petra Huber, expedition text
Gestaltung und Satz: farbgarten, Büro für Gestaltung
Druck: NINO Druck GmbH
Printed in Germany
ISBN 978-3-00-078140-7

GAG Ludwigshafen
Ihr Immobilienunternehmen

sommerakademie
ARCHITEKTUR

Zukunft Stadt Vergangenheit

13.– 16. Juni 2023, Wilhelm-Hack-Museum Ludwigshafen



Inhaltsverzeichnis

6	Grußwort, Jutta Steinruck
7	Grußwort, Wolfgang van Vliet
8	Das Bearbeitungsgebiet der Sommerakademie Architektur 2023
12	Von der Hochstraße Nord zur Helmut-Kohl-Allee – eine Zeittafel
16	Historie der Innenstadt Ludwigshafens, M.Sc. Christian Roßmanneck
22	Impulse zur Stadtgestaltung und Stadtreparatur, M.Sc. Markus Katz
26	Eine zukunftsweisende Quartiersstrategie (Fraunhofer IAO), Dr. Frederik Allstädt
34	Das Stadtklima Ludwigshafens – Hinweise für die Planung, Prof. Dr. Joachim Alexander
38	Landschaftsplanerische Rahmenbedingungen, Rainer Ritthaler
44	Gedanken zum Städtebau, Jan Schröder
58	Impressionen der Sommerakademie Architektur 2023
68	Die Teilnehmer der Sommerakademie Architektur 2023
70	Central Park, Beitrag der Gruppe 1
76	Stadtgarten, Beitrag der Gruppe 2
82	Grüne Lunge, Beitrag der Gruppe 3
90	LU connect, Beitrag der Gruppe 4
98	Pulsader, Beitrag der Gruppe 5
108	The Green Line, Beitrag der Gruppe 6
116	Schlussbemerkungen zur Sommerakademie Architektur 2023



Verfasserin

Jutta Steinruck

Oberbürgermeisterin der
Stadt Ludwigshafen

Ludwigshafen hat in den kommenden Jahren die einmalige Chance, große Gebiete in der Innenstadt neu zu entwickeln. Diese Chance möchten wir nutzen, um aus der Vergangenheit zu lernen und Ludwigshafen zukunftsorientiert zu gestalten.

Als Oberbürgermeisterin ist es mir wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt frische Luft zum Atmen und einen Lebensraum mit Aufenthaltsqualität haben. Deshalb müssen wir Wohnen, Leben und Arbeiten in der Stadt anders denken, ohne die Wirtschaft zu vernachlässigen, von der viele Arbeitsplätze abhängen. Die Planungen für den Bau der Helmut-Kohl-Allee begannen bereits Jahre vor meiner Amtszeit. Heute führen wir aufgrund des Klimawandels andere Diskussionen als damals. Themen wie Frischluftschneisen, Bodenentsiegelung und vieles mehr stehen heute weit oben auf der Tagesordnung. Den Spagat als industrielles Kraftzentrum in die Zukunft zu gehen und zugleich eine klima-resilientere Stadt mit Lebensqualität zu formen, ist die Herausforderung, der sich meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ich selbst jeden Tag stellen müssen.

Umso wertvoller sind von außen kommende Impulse wie die der an der Sommerakademie Architektur teilnehmenden Studierenden. Sie verdeutlichen, was die junge Generation von einer zukunftsorientierten Stadt erwartet. Viele Ideen lassen sich aufgrund des engen Handlungsspielraums unserer Stadt nicht realisieren. Jedoch ist es mir ein großes Anliegen, die Themen der nachfolgenden Generationen in die Diskussionen einzubringen und darauf hinzuarbeiten, dass sich möglichst vieles davon umsetzen lässt.

Ihre Jutta Steinruck

„Der Kreativität und den Ideen freien Raum lassen“ – das war und ist das Markenzeichen unserer Sommerakademie Architektur, bei der Studierende losgelöst von real existierenden Einschränkungen Stadtentwicklung neu und anders denken können.

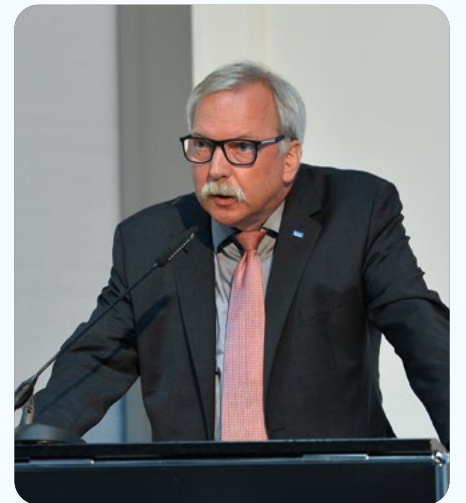
Die Entwicklung der Potenzialflächen entlang der neu zu erbauenden Helmut-Kohl-Allee ist eine Herausforderung, der sich nicht nur die Stadt Ludwigshafen, sondern auch die GAG als Immobilienunternehmen der Stadt Ludwigshafen und Anteilseigner der LCE (LuCityEntwicklungs GmbH) stellen darf.

Auch in unserer Stadt mangelt es an Wohnraum. Die durch den Rückbau der Hochstraße Nord und des Rathaus-Centers frei werdenden Flächen können dazu beitragen, die sehr unterschiedlichen Bedarfe an Wohnraum zu decken. Doch es geht heute auch um Themen wie Nachhaltigkeit und Klimawandel.

Umso spannender war es zu sehen, mit welchen Ideen die Studierenden der drei Hochschulen, die wir im Juni 2023 im Wilhelm-Hack-Museum zu Gast hatten, sich diesen neuen Flächen näherten. Im Fokus bei dieser Generation steht – das zeigen die Ausarbeitungen – vor allem die klimagerechte Stadt. Dazu gehört neben viel Grün für ein besseres innerstädtisches Klima der achtsame Umgang mit Ressourcen und grauer Energie.

Wie jedes Mal bereichert uns die Sommerakademie Architektur mit neuen Ideen, auch für eigene Planungen. Bauen hat eine Zukunft, für die jedoch Entscheidungen der Vergangenheit kritisch zu reflektieren sind. Das Thema der diesjährigen Sommerakademie Architektur war daher passend formuliert: Zukunft Stad(t)t Vergangenheit.

Ihr Wolfgang van Vliet



Verfasser

Wolfgang van Vliet

Vorstand der GAG Ludwigshafen



Bearbeitungsgebiet

Das Hochstraßensystem Ludwigshafens ist zentraler Baustein der Infrastruktur der Metropolregion Rhein-Neckar und angrenzender Regionen. Aufgrund der maroden Bausubstanz der Hochstraße Nord ist nach einem fast 10-jährigen Planungsprozess vorgesehen, diese durch eine ebenerdige Straße zu ersetzen. Hierdurch entsteht in Innenstadtlage ein wertvolles Areal, das für die Entwicklung eines nachhaltig konzipierten städtischen Quartiers vorgesehen ist. Wie würden junge Menschen diese Flächen bespielen, wie würden sie aus heutiger Sicht mit den Gegebenheiten vor Ort umgehen? Diese Fragen standen im Mittelpunkt der 8. Sommerakademie Architektur.

Ludwigshafen hat aufgrund seiner Lage am Rhein ein hohes Pendlersaldo und ist von großer Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Wichtiges Element ist das in den 1970er- und 1980er-Jahren realisierte Hochstraßensystem, das wichtig für den Verkehrsfluss in der Metropolregion Rhein-Neckar ist. Die Bausubstanz der Hochstraßen ist aufgrund des gestiegenen Verkehrsvolumens, insbesondere des Schwerlastverkehrs, sehr geschädigt. Teile der Hochstraße Süd wurden bereits zurückgebaut und werden durch einen Neubau ersetzt. Ein Verbindungsstück zur A 656 soll in den kommenden Jahren ertüchtigt werden.

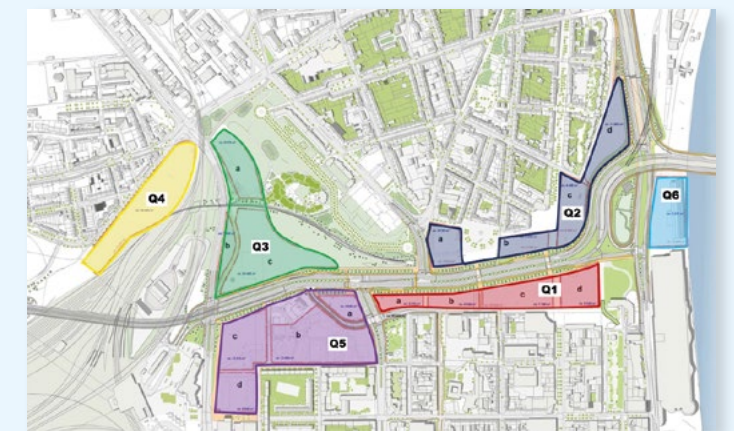
Die Zukunft der Hochstraße Nord

Für die Hochstraße Nord hingegen ist eine Sanierung beziehungsweise der Bau einer neuen, sie ersetzenden Hochstraße zu kostspielig. Vorgesehen ist nach einem langwierigen Planungsprozess, in den die Bürgerinnen und Bürger eingebunden waren, die Hochstraße Nord durch eine mehrspurige ebenerdige Straße mit gleicher Leistungsfähigkeit zu ersetzen. Das Planfeststellungsverfahren ist mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 14. August 2023 abgeschlossen. An der Finanzierung des Projekts beteiligen sich Bund, das Land Rheinland-Pfalz und Stadt. Die Fertigstellung der neuen Straße, inzwischen als Helmut-Kohl-Allee bezeichnet, ist für 2032 geplant.

Durch den Rückbau der etwa zwei Kilometer langen Hochstraße Nord, die durch großzügig bemessene Zu- und Abfahrten geprägt ist, sowie den gleichzeitig stattfindenden Rückbau des kompletten Rathaus-Centers werden zu beiden Seiten der neuen Helmut-Kohl-Allee große Flächen frei.

Die LCE

Die Entwicklung und Vermarktung der Flächen, die durch den Rückbau der Hochstraße Nord entstehen, obliegt der LCE (LuCityEntwicklungs GmbH), an der die Stadt Ludwigshafen und die Wohnungsbaugesellschaft GAG Ludwigshafen beteiligt sind. Die LCE befasst sich unter anderem mit der Grundlagenermittlung und möglichen späteren Nutzungsmöglichkeiten der Baufelder, die zwischen Rhein, Hauptbahnhof Ludwigshafen und nördlich des Hauptbahnhofs liegen. Die Gesamtgröße der in die Planungen mit einzubeziehenden Flächen im Umfeld der Helmut-Kohl-Allee beläuft sich auf etwa 190.000 Quadratmeter.



Planungsgebiet und Umfeld der Helmut-Kohl-Allee. Die Baufelder Q1 bis Q6 sind jeweils farblich markiert. (Kartengrundlage nach Humpert & Kösel-Humpert, 2022).

Zukunftsquartier LuCity

Die Entwicklung eines innovativen und nachhaltigen Stadtquartiers unterstützt die Zukunftsfähigkeit Ludwigshafens. Ihre Erschließung ermöglicht es,

- » die bisher durch die Hochstraße Nord getrennten Stadtteile Ludwigshafen Nord und Ludwigshafen Mitte besser miteinander zu verbinden,
- » dringend benötigten Wohnraum für verschiedene Bedarfe zu errichten,
- » durch die Ausweisung von Grünflächen vorhandene Grünzüge und somit das Stadtklima zu verbessern sowie das Regenwassermanagement während klimatisch bedingter Trocken- und Starkregen-Phasen zu optimieren,
- » das nachhaltige Mobilitätsangebot zu verbessern,
- » die Themen „Bildung“ und „Innovation“ voranzutreiben.

Um diese Ziele zu erreichen, beschäftigt sich die LCE unter anderem mit der Grundlagenermittlung der zukünftigen Baufelder, der Durchführung und Beauftragung von Gründungs-, Planungs- und Machbarkeitsstudien sowie der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für das neue Stadtquartier und die einzelnen Baufelder. Für diese erstellte das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) mit seinem Forschungsbereich Stadtsystem-Gestaltung nach einer umfassenden Studie eine Karte mit flächenhafter Darstellung potenzieller Nutzungen (weitere Informationen zu dieser Studie auf S. 26 ff. dieser Veröffentlichung).

Inspirationen von der jungen Generation

Unter dem Titel „Zukunft Stad(t)t Vergangenheit“ konnten 31 Bachelor- und Master-Studierende der Hochschulen Heidelberg, Kaiserslautern und Mainz während der Sommerakademie Architektur ihre Visionen zum Umgang mit der Hochstraße und der Nutzung der neuen Freiflächen aus heutiger Sicht entwickeln.

Zur inhaltlichen Vorbereitung führten heutige und frühere Mitarbeitende der Stadt Ludwigshafen in die Geschichte des Areals sowie die aktuelle Klimasituation der Stadt Ludwigshafen ein. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Fraunhofer Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) zu möglichen Nutzungen der verschiedenen Baufelder vorgestellt.

Ein Stadtpaziergang entlang der Hochstraße Nord ermöglichte es den Studierenden, Ludwigshafen und die aktuelle bauliche Situation in Augenschein zu nehmen und sich einen Eindruck über die Fläche des Gesamtareals und der sechs Baufelder zu verschaffen. Eine solche Vor-Ort-Begehung ist hilfreich, um einen Eindruck von der Stadt zu bekommen und vor dem Hintergrund der realen Gegebenheiten planerische Fragestellungen zu finden und zu verfeinern. Im Anschluss bildeten sich sechs Gruppen, die frei von formalen, rechtlichen oder budgetären Zwängen ein Bearbeitungsthema auswählen und bearbeiten konnten. Impulse und Ideen zum Thema „Stadt der Zukunft“ gab außerdem Jan Schröder vom Architekturbüro AllesWirdGut, Wien und München, in seinem Vortrag (vgl. S. 44 ff. dieser Veröffentlichung).



Von der Hochstraße Nord zur Helmut-Kohl-Allee – eine Zeittafel

1970 bis 1981

Bau der Hochstraße Nord

- » Länge: ca. zwei Kilometer; bestehend aus 34 Einzelbrücken mit bis zu 70 Meter Länge
- » elf Auf- und Abfahrten



2010

Teilspernung eines 470 Meter langen Streckenabschnitts für Lkw

- » Spannung von Sicherheitsnetzen, um herunterfallende Betonteile aufzufangen



2011

Stadtratssondersitzung zur Hochstraßenzukunft

2012

Aufgrund irreparabler Schäden beginnt ein Prüfverfahren von 21 möglichen Varianten

2014

Auswahl von vier Varianten

1. Hochstraße neu – als Neubau in bestehender Führung
2. Hochstraße versetzt – als Neubau leicht südlich verlegt
3. Stadtstraße kurz – als kürzere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rathaus-Center
4. Die Stadtstraße lang – als längere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rheinuferstraße

2014

Beginn des Bürgerbeteiligungsverfahrens, das kontinuierlich den gesamten Planungs- und Bauprozess begleiten wird

2014

Stadtratsbeschluss im März mit großer Mehrheit zur ebenerdigen, langen Stadtstraße

- » 10-Punkte-Plan zur Überarbeitung des Entwurfs

2015

Aktualisierte Planung „weiterentwickelte Stadtstraße“; Zustimmung Stadtrat

2016

Entwicklung City West, inklusive
Grün-Planung



2018

Übergabe des Verfahrens an
den Landesbetrieb Mobilität
(LBM), Einleitung des
Planfeststellungsverfahrens

2021

Vorstellung der Planung zur verschwenkten
Stadtstraße



2022

Hochstraße Nord/Helmut-Kohl-Allee:
Erstellung der Ausführungsplanungen,
Vorbereitung der Leitungsumlegungen,
Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen

2023

Beginn des Abrisses von Rathaus und
Rathaus-Center

2023

Juli: Zusage der Förderung von Bund
und Land in Höhe von 85 Prozent der
zuwendungsfähigen Kosten für das
Gesamtprojekt Hochstraßen

» Volumen der Zuwendungen:
473,5 Millionen Euro



Historie der Innenstadt Ludwigshafens

Die Stadtplanung beschäftigt sich zwar mit gestalterischen Themen der Zukunft, dennoch ist ein historischer Blick auf die städtebauliche Entwicklung einer Stadt beziehungsweise eines städtischen Areals wichtig. Die Historie trägt dazu bei, die Entstehung der gegenwärtigen Bestandssituation besser zu verstehen, und ermöglicht es, aus heutiger Sicht die Stärken und Schwächen städtebaulicher Entscheidungen zu bewerten. Städtebauliche Entscheidungen beinhalten immer Chancen und Risiken, der Blick zurück hilft jedoch, frühere Fehler zu erkennen und in der Zukunft ähnliche Fehlentwicklungen zu vermeiden. Ein von der Historie geprägtes Verständnis von Stadt ist ein Weg, alternative und innovative Lösungsstrategien für künftige Themenfelder wie Wohnraumbeschaffung, Mobilität, Stärkung von Innenstädten oder Klimaschutz zu entwickeln.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt Ludwigshafen als zentraler Handels- und Industriestandort immer mehr zur „Stadt der Chemie“. Bis zum Jahr 1892 siedelten sich aufgrund der dynamischen Wirtschaftsentwicklung 16 Chemiebetriebe in der Stadt an, was zu einem starken Bevölkerungswachstum führte.

Aufgrund der Wohnraumnot entstand eine Reihe von Arbeitersiedlungen in unmittelbarer Nähe zu den Betrieben, meist mehrgeschossig und als Blockrandbebauung. Diese Form der Bebauung ist bis heute prägend für das Stadtbild, vor allem im Innenstadtbereich.

1847 wurde der erste Hauptbahnhof als zentraler Verkehrsknotenpunkt der Stadt gebaut. Die Anbindung an das Eisenbahnnetz beschleunigte die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Nachteilig war, dass die nördliche Innenstadt und der Stadtteil Mitte schon damals durch Bahntrassen zweigeteilt waren. Die einzige Verbindung bildete das sogenannte Viadukt, eine Stadtstraße, die die Gleise als Brücke querte.



Verfasser

M.Sc. Christian Roßmanneck

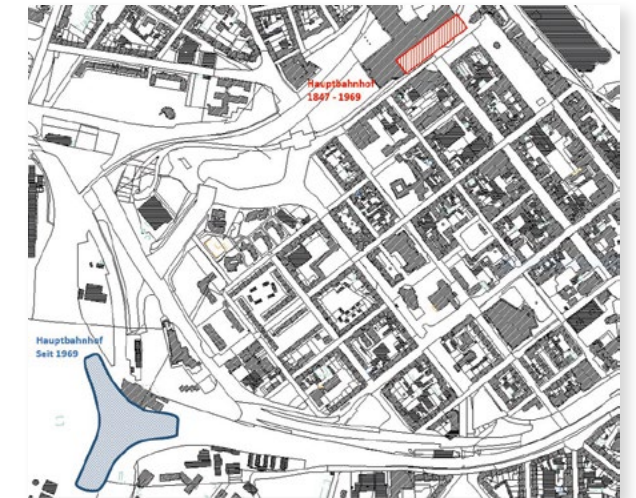
Christian Roßmanneck (M.Sc. Umweltplanung und Recht) ist bei der Stadt Ludwigshafen als Sachbearbeiter im Bereich Stadtplanung tätig und befasst sich mit der Abwicklung formeller Bauleitplanverfahren, der Ausarbeitung städtebaulicher Konzepte und der planungsrechtlichen Bearbeitung von Bauvoranfragen und Bauanträgen.



Wasserturm Gräfenau im Hemshof.



Viadukt vor dem Stadthaus Nord 1920.



Standort Hauptbahnhof früher und heute.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden während des Wiederaufbaus der Stadt die verschiedenen Verkehrsarten entflochten. Davon betroffen war auch der Hauptbahnhof. Zunächst wurde der zerstörte Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt, Ende der 1960er-Jahre erfolgte die Verlegung des Hauptbahnhofs in den Westen der Stadt. Dieser Bahnhof galt damals als der modernste Bahnhof Europas, zum einen aufgrund seiner modernen technischen Ausstattung, zum anderen, weil es hier gelang, die unterschiedlichen Verkehrsarten in verschiedenen Ebenen unterzubringen.

Angesichts der sich verändernden städtischen Rahmenbedingungen (Wirtschaftswachstum, Bevölkerungszunahme und stetig steigendes Verkehrsaufkommen) begann die Stadt, sich mit neuen Formen der Mobilität auseinanderzusetzen. Die Entscheidung für ein Hochstraßensystem nach amerikanischem Vorbild fiel in den 1970er-Jahren, der Bau erfolgte in den 1970er- und 1980er-Jahren. Der gewählte Lösungsansatz der Hochstraßen basiert auf dem Prinzip der Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme. Damit soll eine ausreichende Kapazität und Leistungsfähigkeit der Straßen langfristig sichergestellt werden. Neben den neuen verkehrlichen Vorteilen war das Hochstraßensystem jedoch nicht unumstritten, da neue städtebauliche Barrieren zwischen den Stadtquartieren entstanden, Angsträume unter den Hochstraßen entstanden und die autofreie Innenstadt auf diese Weise nicht realisiert werden konnte.



Unter dem Hauptbahnhof verlaufende Straßenbahn-Trasse.



Beispiel für Blockrandbebauung im Ludwigshafener Stadtteil Hemshof.



Luftbild Hochstraße Nord heute.

Inzwischen sind beide Hochstraßen in die Jahre gekommen, insbesondere die Standsicherheit kann aufgrund von Schäden und baulichen Mängeln nicht mehr gewährleistet werden. Ursächlich hierfür ist die steigende Verkehrsbelastung, insbesondere durch den Schwerlastverkehr in den letzten Jahrzehnten.



Schäden Hochstraße Nord.

Eine Sanierung der Hochstraßen erwies sich bei der Prüfung verschiedener Optionen als technisch aufwendig und teuer. Der Stadtrat entschied daher im Jahr 2014, die Hochstraße Nord abzureißen und nach Alternativen zu suchen. Besonderes Augenmerk sollte neben der Verkehrsführung darauf gelegt werden, dass sich durch den Abriss der Hochstraße Nord das Stadtbild verändert, bestehende Quartiere vernetzt und neue Quartiere entstehen können. Nach einer Vorauswahl aus mehr als 20 Vorschlägen standen schließlich vier Alternativen zur Diskussion. In die Entscheidungsfindung war die Stadtgesellschaft durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung eingebunden, auch um Anregungen aus der Bevölkerung zu erhalten. Neben mehreren Bürgerveranstaltungen und Vor-Ort-Terminen mit Fachexperten wurde die Internetseite ludwigshafen-diskutiert.de eingerichtet, auf der die Öffentlichkeit Fragen zum Abriss stellen konnte.



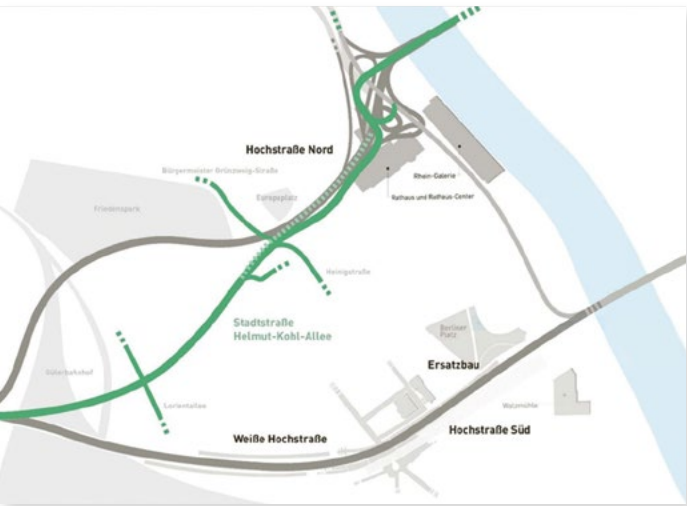
Plakatierung zur Öffentlichkeitsbeteiligung.

Nach Betrachtung verschiedener Blickwinkel (Verkehr, Umwelt, Kosten, Entwicklungspotenzial etc.) und Auswertung aller Vor- und Nachteile fiel im März 2014 die Entscheidung für die sogenannte „Stadtstraße lang“, die bis 2032 auf einer Länge von 860 Metern gebaut werden und den Namen Helmut-Kohl-Allee tragen soll. Die Stadtstraße war zu diesem Zeitpunkt bereits mehrspurig geplant und sollte Verkehrsspuren für den motorisierten Verkehr sowie voneinander getrennte Fahrrad- und Fußgängerwege umfassen.

Der Beschluss, das Rathaus sowie das Rathaus-Center zurückzubauen, fiel einige Jahre später und veränderte noch einmal den ursprünglich geplanten Verlauf der Straße um eine zusätzliche Biegung. Die Planung einer verschwenkten Stadtstraße ermöglicht schnellere und einfachere Bauabläufe, was wiederum die Bauzeit und die Baukosten reduziert. Zudem können Abriss und Neubau parallel stattfinden.



Planungsvariante Stadtstraße lang (veraltete Planungsvariante).



Geplanter Verlauf der Helmut-Kohl-Allee (grün).



Verfasser
M.Sc. Markus Katz
Stadt Ludwigshafen, Bereich Stadtplanung

Impulse zur Stadtgestaltung und Stadtreparatur

Durch den Rückbau der Hochstraße Nord entstehen städtebauliche Potenzialflächen. Dabei muss es sich nicht ausschließlich um Baufelder handeln; Grün- und Freiflächen stellen ebenfalls wertvolle Potenziale im Städtebau dar. Durch neue Übergänge und Anbindungen können die Potenzialflächen zu einem Zusammenwachsen der bereits bestehenden Stadtteile Nord, Mitte und West beitragen. Impulse für eine sogenannte „Stadtreparatur“ können von dem bestehenden Stadtgrundriss sowie einer Analyse der Platzabfolge ausgehen.

Impuls 1: Stadtgrundriss

Typisch für den Stadtgrundriss europäischer Städte sind Blockrandbebauungen, Nutzungsmischung sowie die konsequente Trennung öffentlicher und privater Räume. Bei der Planung neuer Quartiere werden die Blockrandstrukturen und die Trennung zwischen öffentlicher und privater Nutzung in manchen Fällen graduell aufgelöst. Eine Fortsetzung der bereits vorhandenen robusten Struktur der Blockrandbebauung in die Potenzialflächen entlang der Helmut-Kohl-Allee würde unter anderem dazu beitragen, den Straßenraum städtebaulich zu fassen und die Ausbreitung des entstehenden Verkehrslärms zu mildern.

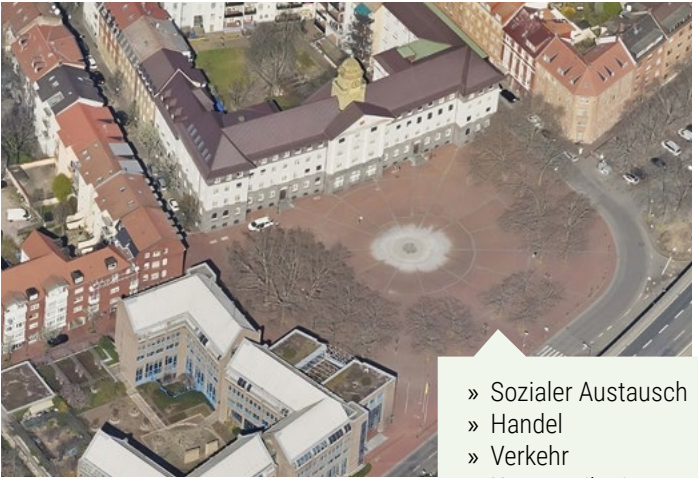


Geplanter Verlauf der Helmut-Kohl-Allee mit städtebaulichen Potenzialflächen.

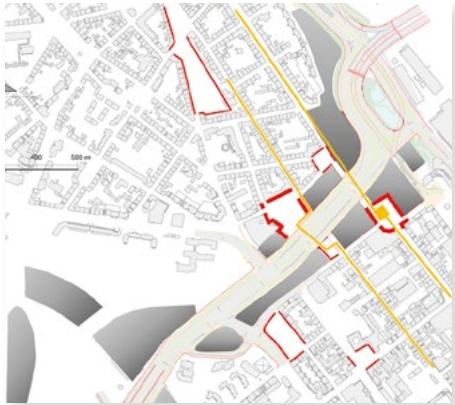
Impuls 2: Platzabfolge

Plätze haben Funktionen wie sozialer Austausch, Handel, Verkehr und Kommunikation und beleben unsere Städte. Im näheren Umfeld der Potenzialflächen gibt es bereits eine Vielzahl von Plätzen, unter anderem den Europaplatz am Stadthaus Nord, den gleich daneben liegenden Carl-Wurst-Platz, den Rathausplatz und den Danziger Platz. Eine Analyse der Platzabfolge, der Platznutzungen und Blickbeziehungen könnte zu einer eindeutigeren, identitätsstiftenden Funktionszuschreibung der Plätze genutzt werden.

Für die mögliche Neuplanung von Gebäuden entlang der Helmut-Kohl-Allee können die folgenden Impulse zur Stadtgestaltung in Betracht gezogen werden:



- » Sozialer Austausch
- » Handel
- » Verkehr
- » Kommunikation



Öffentliche Platzräume (Funktionen, Platzabfolge mit Verbindungsachsen, Blickbeziehung).



Impuls 3: Straßenfassade / Platzfassade

Eine räumliche Fassung des Straßen- und Platzraums durch Gebäude trägt zur Adressbildung bei. Sinnvoll ist eine klar gegliederte Fassade mit optisch akzentuiertem Sockelgeschoss und Eingängen hin zum öffentlichen Raum.



Funktionszuordnung durch Straßen- und Platzfassaden.

Impuls 4: Kleinteiligkeit

Große bauliche Strukturen, deren Fassaden durch verschiedene Elemente in sich gegliedert sind, erleichtern die Zuordnung zu den verschiedenen Funktionsbereichen der Gebäude und mildern ihre bauliche Wucht. Je mehr unterschiedliche Fassaden eine Straße einfassen, desto vielfältiger und lebendiger ist ihr Aussehen. Auf diese Weise erhält jedes Haus seine eigene Identität und es kann ein harmonischer Stadtgrundriss entstehen.



Beispielhafte kleinteilige Fassadenstruktur im Stadtteil Hemshof.

Impuls 5: Fassadentiefe

Variierende Fassadentiefen wie kleinteilige Vor- und Rücksprünge beleben Gebäude. Oft reichen wenige Zentimeter aus, um die optische Wirkung von Gebäuden zu verändern und ihnen Individualität und Charme zu verleihen.



Vorsprünge in der Fassade als belebende Elemente.

Impuls 6: Arkaden

Arkaden sind typisch für Städte in südlichen Ländern. Überdachte Bereiche wie Arkaden schaffen einen Dialog zwischen öffentlich und privat und integrieren das Gebäude in den Stadtraum. Die hierdurch möglichen Verschattungen gewinnen angesichts der Veränderungen des Stadtklimas hin zu häufiger auftretenden sommerlichen Hitzephasen in Zukunft an Bedeutung. Für die Helmut-Kohl-Allee könnten Arkaden einen Schutzraum für Fußgänger und eine klare Trennung zu Radfahrern bieten.



Arkaden als Fußgängerbereiche.

Eine zukunftsweisende Quartiersstrategie (Fraunhofer IAO)

Durch den Rückbau der Hochstraße Nord entstehen großräumige Flächen im innerstädtischen Bereich Ludwigshafens, die in den kommenden Jahrzehnten entwickelt werden sollen. Welche Potenziale hier schlummern und was bei den Planungen zu berücksichtigen wäre, sollte das Fraunhofer IAO im Auftrag der LuCityEntwicklungs GmbH (LCE) als Studie erarbeiten. Ziel war es, die Zukunftsfähigkeit Ludwigshafens zu analysieren, Bedarfe der Stadt zu identifizieren und ein erstes Gesamtkonzept zu entwerfen.



Verfasser
Dr. Frederik Allstädt

Dr. Frederik Allstädt arbeitet bei der GAG Ludwigshafen im Bereich Projektentwicklung und Grundstücksmanagement.

Aufbau der Studie

Die vom Fraunhofer IAO erstellte Studie umfasst die folgenden vier Arbeitsschritte:

1. Ermittlung des Status quo in Ludwigshafen basierend auf dem Morgenstadt City Index
2. Formulierung von Quartiersbausteinen auf Basis von Querschnittsthemen, die für die Stadt und die Stadtquartiere in Zukunft wichtig werden
3. Ableitung von Trends mit Zukunftspotenzialen für das neu entstehende Quartier
4. Veranschaulichung der Empfehlungen durch Praxisbeispiele aus anderen Städten

Das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) befasst sich unter anderem mit der Gestaltung von Stadtsystemen, insbesondere mit dem Zusammenspiel von Mensch, Technik und Raum, das die urbanen Systeme der Zukunft prägen wird. Denn die Städte stehen in den kommenden Jahrzehnten vor vielen Herausforderungen: wachsende Bevölkerungszahlen, Klimawandel, Ressourcenknappheit, demografischer und technischer Wandel. Die Morgenstadt-Initiative des IAO erforscht Entwicklungspotenziale städtischer Systeme und konzipiert Lösungsansätze für die Zukunft.

Der Morgenstadt City Index

Der Morgenstadt City Index basiert auf den vier Säulen Lebensqualität, Resilienz, Umweltgerechtigkeit und Innovation. Grundlage bilden 26 öffentlich zugängliche Indikatoren, auf deren Basis Punktwerte für die jeweilige Stadt ermittelt werden. Diese Werte ermöglichen einen Vergleich verschiedener Städte.

Betrachtet man den Morgenstadt City Index der Stadt Ludwigshafen, schneidet diese im Vergleich mit einem dritten Platz hinter Karlsruhe und München gut ab. Der hohe Punktwert hinsichtlich der Lebensqualität ist auf die geringe Mietbelastungsquote, das umfassende ÖPNV-Angebot sowie die hohe 4G-Netzabdeckung zurückzuführen. Eine im Vergleich zu den anderen Städten geringere Punktzahl erreicht Ludwigshafen für die Säule Resilienz. Dies resultiert einerseits aus dem relativ niedrigen Anteil eigener Einnahmen an den Gesamteinnahmen sowie andererseits dem hohen Anteil eines großen Arbeitgebers an der Gesamtbeschäftigung. Die gute Luftqualität, der hohe Anteil erneuerbarer Energien am Strommix sowie geringe Abfallmengen pro Kopf verdeutlichen die Potenziale Ludwigshafens als umweltgerechte Stadt. Auch als innovative Stadt schlägt sich Ludwigshafen im Vergleich mit anderen Städten gut. Ursächlich hierfür ist die hohe Anzahl eingetragener Patente, negativ die rückläufigen Gewerbeanmeldungen.

	Lebenswerte Stadt	Resiliente Stadt	Umweltgerechte Stadt	Innovative Stadt	Gesamt
Karlsruhe	74,05	47,69	27,08	41,784	190,60
München	63,08	50,2	31,46	45,46	190,20
Ludwigshafen	64,96	24,75	54,36	37,5	181,57
Freiburg	67,55	44,13	26,08	43,218	180,98
Jena	70,34	47,49	28,04	34,722	180,59
Dresden	66,93	45,93	28,17	39,252	180,28
Heidelberg	71,93	32,98	30,04	39,324	174,27
Leipzig	59,84	43,79	28,54	38,508	170,68
Bonn	58,01	44,74	33,13	31,536	167,42
Braunschweig	60,86	41,42	33,92	26,4	162,60
Lemgo	70,58	39,69	28,83	23,33	162,43
Darmstadt	65,96	39,29	18,96	37,914	162,12
Erlangen	68,08	35,32	26,21	27,858	157,47
Regensburg	59,3	45,83	25,33	25,548	156,01
Hamburg	52,5	47,69	15,5	38,874	154,56
Berlin	50,95	38,71	22,79	41,67	154,12
Nürnberg	52,67	50,44	26,67	23,238	153,02
Stuttgart	66,35	47,28	18,79	20,454	152,87
Paderborn	66,66	39,69	27,88	15,14	149,37
Mannheim	54,98	36,54	23,79	33,252	148,56
Bad Salzuflen	65,07	35,42	40,54	7,476	148,51
Düsseldorf	55,95	50,2	13,04	27,54	146,73
Landshut	63,58	40,61	28,58	13,128	145,90
Trier	53,02	37,76	28,92	25,668	145,37
Münster	55,95	37,76	32,83	18,804	145,34
Köln	43,41	44,2	17,79	38,844	144,24
Halle	53,23	38,68	26,67	24,102	142,68
Frankfurt	51,18	51,96	18,29	16,638	138,07
Rostock	59,81	37,56	28,63	9,804	135,80
Augsburg	58,27	37,36	22	14,532	132,16
Koblenz	64,15	33,35	17,29	16,902	131,69
Mainz	53,63	32,78	20,33	24,6	131,34
Offenbach	50,79	33,12	23,79	22,572	130,27

Städtevergleich auf Basis der Morgenstadt-Indizes.

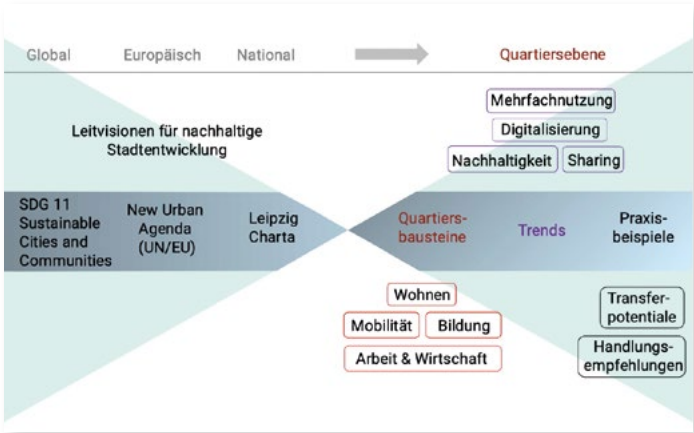
Quartiersbausteine

Wohnen, Bildung, Arbeit und Wirtschaft sowie Mobilität sind aus Sicht von Fraunhofer IAO bei der Entwicklung zukunftsweisender Quartiere die wesentlichen Bausteine. Für die künftige Ausgestaltung des Quartiers entlang der geplanten Helmut-Kohl-Allee ordnete das Institut im zweiten Teil der Studie diese vier Quartiersbausteine den entstehenden Potenzialflächen zu.

Der an den Friedenspark angrenzenden Potenzialfläche ordnete das Fraunhofer IAO vor allem den Baustein „Wohnen“ zu. Die Potenzialflächen im Nordosten und Südwesten des Plangebiets ließen sich nach Auffassung des Instituts als Areale für „Bildung“ nutzen. Arbeit und Wirtschaft als dritter Baustein verortete das Institut entlang der neuen Allee.



Vorschlag von Fraunhofer IAO zur Verteilung der Quartiersbausteine auf das Areal der Potenzialflächen entlang der Helmut-Kohl-Allee.



Leitvisionen für nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung.

Für die nachhaltige Stadtentwicklung gibt es bereits internationale und nationale Leitvisionen. In der Leipzig-Charta, die auf nationaler Ebene Leitvisionen für Stadtentwicklung definiert hat, sind als wesentliche Ziele die gerechte Stadt, die grüne Stadt und die produktive Stadt genannt. Auf Quartiersebene lassen sich laut Fraunhofer IAO, ausgehend von den Leitvisionen für nachhaltige Stadtentwicklung, verschiedene Trends wie Mehrfachnutzung, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Sharing ableiten.

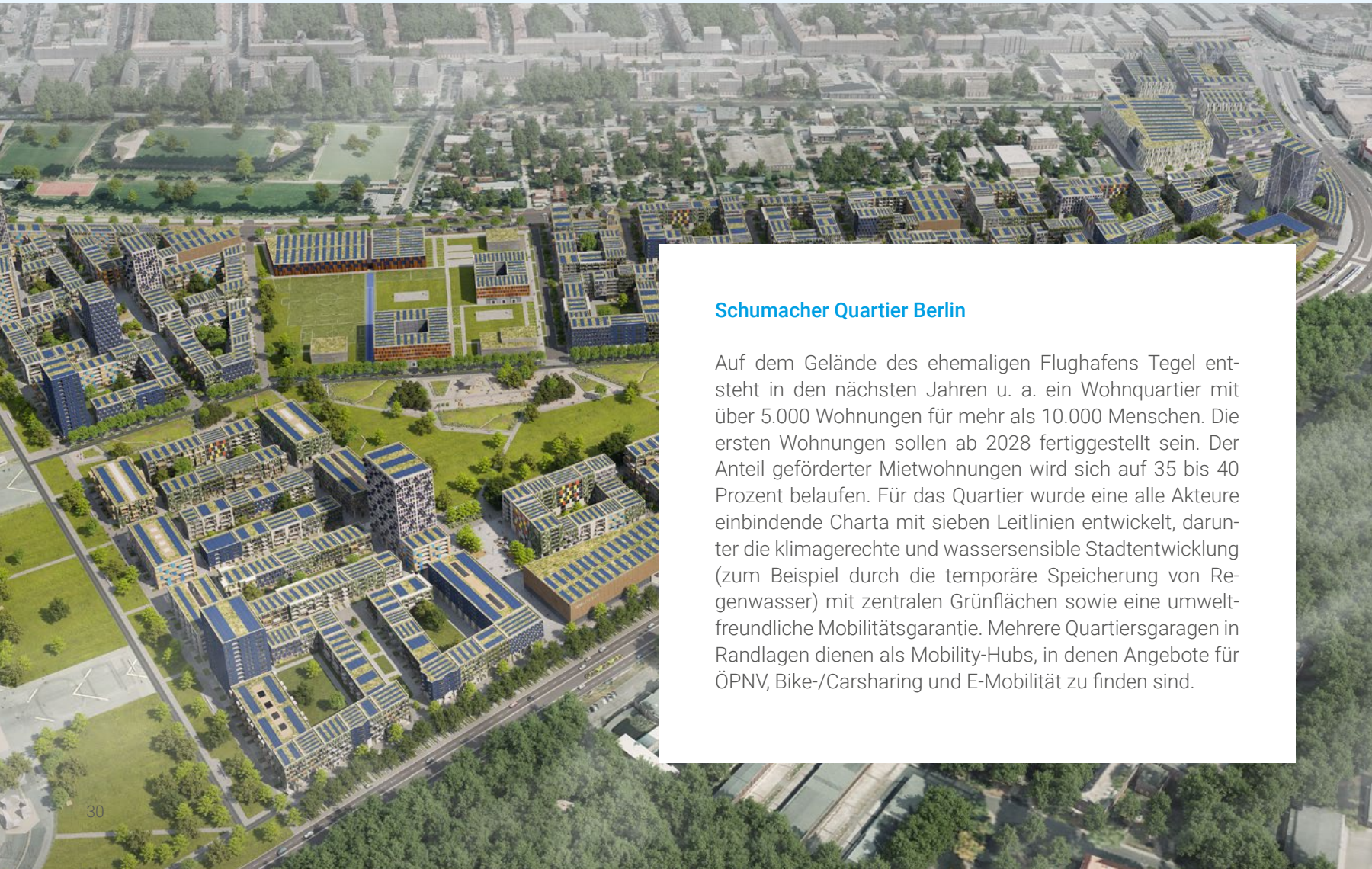
Bedarfe für die Stadt Ludwigshafen

Welche Bedürfnisse sind vor Herausforderungen wie Klimawandel, demografischer Wandel, soziale Disparitäten oder Pandemiesituationen sowie angesichts des Status quo Ludwigshafens für die vier Quartiersbausteine im Blick zu behalten?

- » Im Bereich Wohnen empfiehlt die Studie, durch Wohnangebote in verschiedenen Preissegmenten die Nachfrage zu befriedigen und durch aktive Nachbarschaften für eine gute soziale Durchmischung zu sorgen.
- » Im Bereich Bildung wäre es für Ludwigshafen als Schwarmstadt mit hohem Zuzug junger Familien sinnvoll, einen erhöhten räumlichen Bedarf für Ganztagesbetreuung und Barrierefreiheit einzuplanen.
- » Die Bereiche Arbeit und Wirtschaft könnten sich so aufstellen, dass die Attraktivität der Stadt für innovative und nachhaltige Unternehmen zunimmt. Darüber hinaus empfiehlt die Studie, Zwischennutzungskonzepte für Leerstände von Einzelhandelsflächen zu entwickeln.
- » Um sich im Bereich Mobilität besser aufzustellen, wären eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie ein besseres Angebot alternativer Fortbewegungsmittel erforderlich, zum Beispiel durch Sharing-Angebote.

Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten

Mehrfachnutzung, Digitalisierung, Sharing und Nachhaltigkeit sind übergreifende Zukunftstrends der Stadtentwicklung, die nicht nur für Ludwigshafen gelten. Die folgenden in der Studie aufgeführten Best-Practice-Beispiele verdeutlichen, was in diesen Bereichen andernorts bereits städtebaulich umgesetzt wird.



Schumacher Quartier Berlin

Auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel entsteht in den nächsten Jahren u. a. ein Wohnquartier mit über 5.000 Wohnungen für mehr als 10.000 Menschen. Die ersten Wohnungen sollen ab 2028 fertiggestellt sein. Der Anteil geförderter Mietwohnungen wird sich auf 35 bis 40 Prozent belaufen. Für das Quartier wurde eine alle Akteure einbindende Charta mit sieben Leitlinien entwickelt, darunter die klimagerechte und wassersensible Stadtentwicklung (zum Beispiel durch die temporäre Speicherung von Regenwasser) mit zentralen Grünflächen sowie eine umweltfreundliche Mobilitätsgarantie. Mehrere Quartiersgaragen in Randlagen dienen als Mobility-Hubs, in denen Angebote für ÖPNV, Bike-/Carsharing und E-Mobilität zu finden sind.



Nordhavn Kopenhagen – die 5-Minuten-Stadt

Im dänischen Kopenhagen entsteht im Hafengebiet auf einer Fläche von ca. 350 Hektar (davon 100 Hektar aufgeschüttet) ein neuer Stadtteil für ca. 40.000 Menschen.

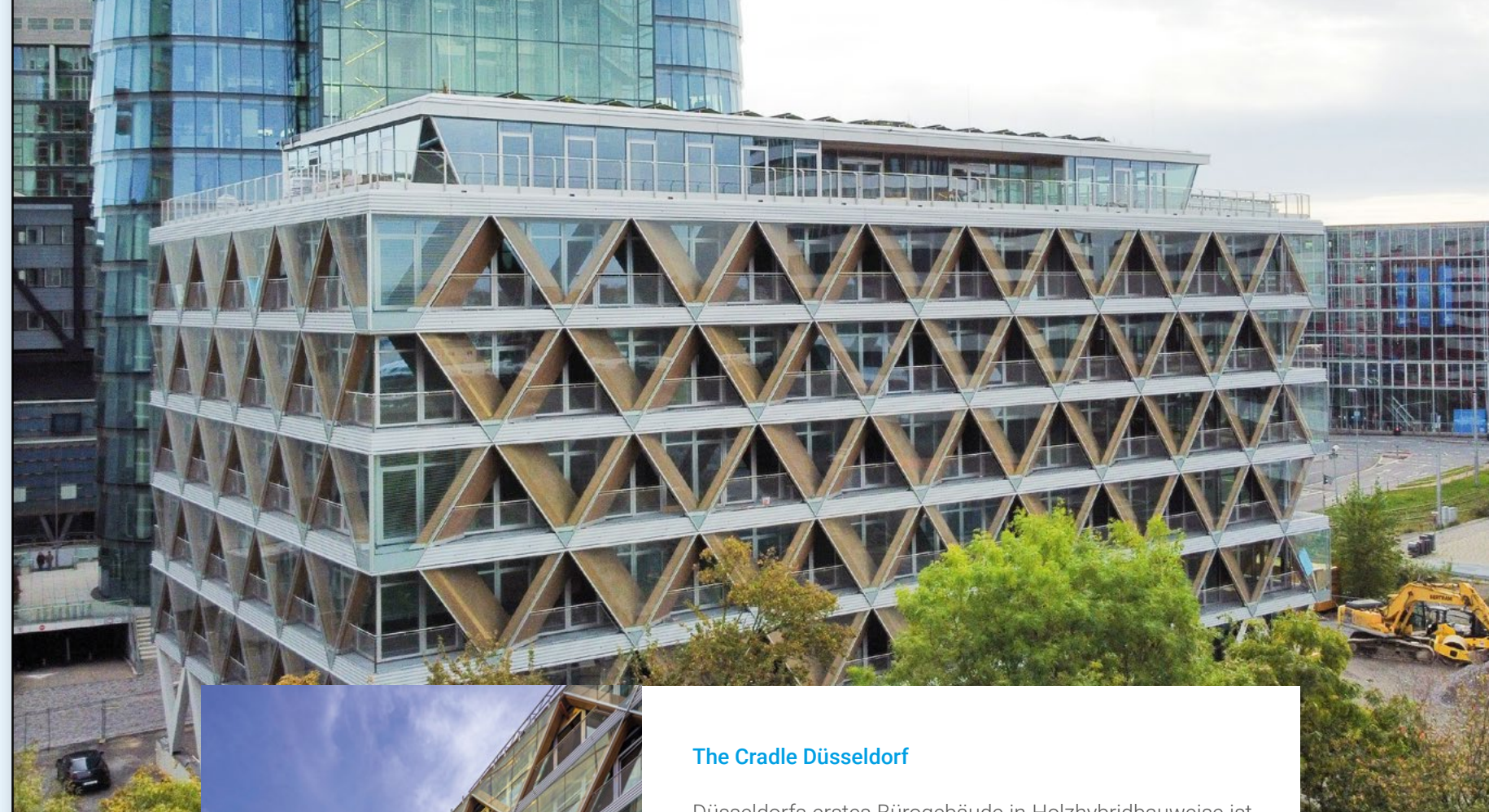
Interessant sind hier die Lösungen, die für den Bereich Mehrfachnutzung und Mobilität entwickelt wurden. So wird die 2.400 Quadratmeter große Dachfläche einer multifunktionalen Quartiersgarage im Sinne der Mehrfachnutzung als Sport- und Spielfläche genutzt. Der Stadtteil ist darüber hinaus als „Stadtteil der kurzen Wege“ konzipiert: Alle Geschäfte, Arbeitsplätze und kulturellen Einrichtungen sind innerhalb von fünf Minuten erreichbar.





Bildungscampus Freiham bei München

Für den Quartiersbaustein Bildung lohnt sich ein Blick nach München. Hier entstand in den letzten Jahren ein Bildungscampus mit vier Schulen auf 38.500 Quadratmetern Nutzfläche, ausgelegt für 3.000 Schüler*innen. Teil des Projekts ist das sogenannte Campuszentrum als multifunktionaler Begegnungsort. Eine flexible modulare Bauweise ermöglicht die Anpassung der Raumnutzungen auf sich verändernde Bedarfe.



The Cradle Düsseldorf

Düsseldorfs erstes Bürogebäude in Holzhybridbauweise ist ein zirkuläres Pilotprojekt, konzipiert nach dem Cradle-to-Cradle-Prinzip. Alle verbauten Komponenten werden in einen Gebäudepass eingetragen, sodass das Gebäude bei einem möglichen Rückbau zu einem Materiallager für neue Bauprojekte wird. Bei der Auswahl der Materialien wurde darauf geachtet, dass sowohl beim Bau als auch einem möglichen Rückbau möglichst wenig Abfälle und Emissionen entstehen. Auf toxische Baustoffe und Materialien wurde komplett verzichtet. Die Fertigstellung des Projekts erfolgte im November 2023.



Das Stadtklima Ludwigshafens –
Hinweise für die Planung

Wenn wir von Stadtklima reden, ist das besonders für Ludwigshafen ein wichtiges Thema. Wir beobachten einen Klimawandel, der zum großen Teil anthropogen und für uns alle spürbar ist. Das macht sich im Sommer besonders in Städten mit ihren asphaltierten Flächen bemerkbar, die sich tagsüber aufheizen und nachts kaum abkühlen.

Worauf müssen wir uns einstellen? Neben mehr heißen Tagen ist besonders mit einer eklatanten Zunahme von Tropennächten zu rechnen, in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad Celsius absinkt – ein großes Problem für das Stadtklima und für den Menschen, der sich nachts nicht mehr richtig erholen kann.

	Gegenwart	2050		2100	
	Durchschnitt	Durchschnitt	Abweichung	Durchschnitt	Abweichung
Starkwind	7,77	7,79	0,00%	7,42	-4,50%
Starkregen	4,01	4,48	11,50%	4,72	13,20%
Heiße Tage	4,17	6,92	65,90%	16,66	399,50%
Tropennächte	0,08	0,92	1150%	4,83	6037,50%
Frosttage	89,54	65,66	-26,70%	38,76	-56,70%
Durchschnittstemperatur Winter	0,26	1,89	1,63°C	3,68	2,42°C
Durchschnittstemperatur Sommer	16,3	17,37	1,07°C	19,45	3,15°C
Trockentage Winter	36,01	33,59	-6,70%	31,86	-11,50%
Trockentage Sommer	43,61	44,92	3,00%	49,73	14,00%
Niederschlag Winter	57,77	67,23	16,40%	74	28,10%
Niederschlag Sommer	76,77	76,29	0,40%	63,11	-17,80%

Erwartete Veränderungen wichtiger Klimamerkmale in Deutschland.



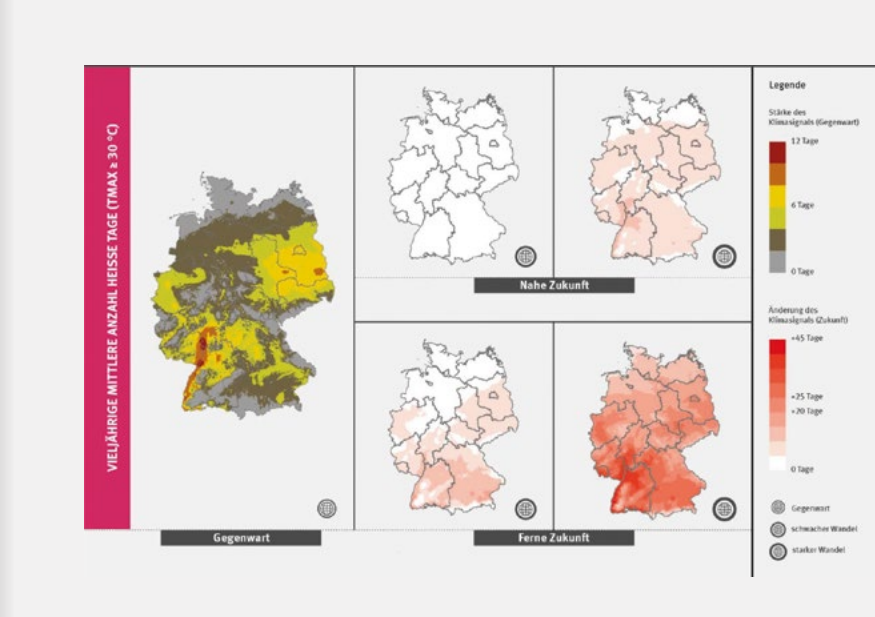
Verfasser
Prof. Dr. Joachim Alexander

Prof. Dr. Joachim Alexander war lange Jahre Leiter des Bereichs Stadtvermessung und Stadterneuerung sowie Klimaschutzbeauftragter der Stadt Ludwigshafen. Vor seinem Umzug nach Ludwigshafen im Jahr 2001 hatte der Geograf, der in Freiburg promoviert und in Trier habilitiert hat, sieben Jahre an der Universität Trier gelehrt. Aktuell unterstützt er das Team der Heinrich-Pesch-Siedlung bei der Vorbereitung des Investorenwettbewerbs.

Der Oberrheingraben wird von den Klimaveränderungen besonders betroffen sein. Bereits heute gehört unsere Region zu den wärmsten Gegenden in Deutschland. In Zukunft werden im Oberrheingraben die Temperaturen deutlich weiter steigen und negative Auswirkungen auf unsere Lebensqualität haben.

Auch die Temperaturunterschiede zwischen Innenstädten und Umland werden sich verschärfen. In den Städten machen sich die steigenden Temperaturen bereits heute besonders bemerkbar. In Berlin liegt der Temperaturunterschied zwischen Stadt und Umland bei manchmal bis zu 13 Grad Celsius. Auch wenn Ludwigshafen deutlich kleiner ist als Berlin, bildet die Stadt zusammen mit Mannheim einen stark verdichteten und versiegelten Raum, in dem die Temperaturen künftig deutlich nach oben gehen werden.

Ein großes Thema sind städtische Wärmeinseln – vor allem in den Innenstädten mit ihren hohen Gebäuden und versiegelten Plätzen und Straßen. In Gebieten mit einer Verdichtung der Gebäude, viel Asphalt und Beton werden aufgrund der geringen Verdunstung einerseits und der langwelligen Ausstrahlung der Gebäude andererseits die Effekte der Erwärmung besonders deutlich spürbar sein. Frei- und Grünflächen können diese Effekte hingegen abmildern.

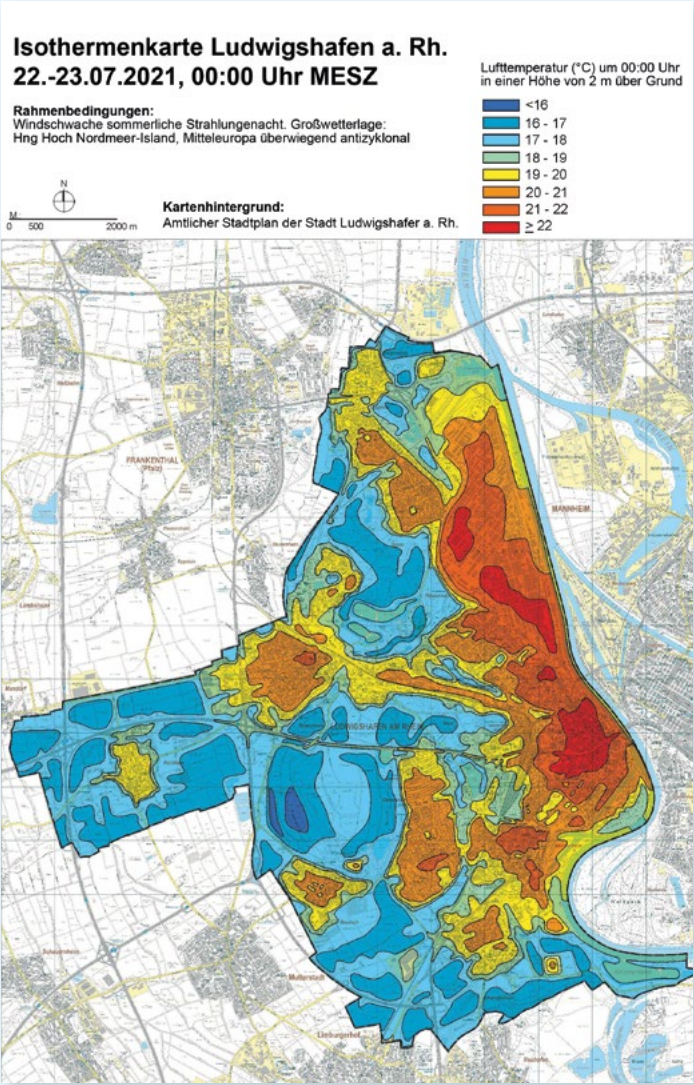


Vieljährige mittlere Anzahl der heißen Tage (Tmax >= 30° Celsius) sowie Veränderungen über die Projektionszeiträume gegenüber der Gegenwart.

Wie sieht es in Ludwigshafen aus? Das Klimagutachten der Stadt Ludwigshafen zeigt, dass die durch den Rückbau der Hochstraße Nord frei werdenden Flächen in einem Gebiet liegen, das in der Innenstadt und damit zu den Wärmeinseln der Stadt gehört. Kühlere Temperaturen sind auf Flächen wie dem Maudacher Bruch zu finden, die abstrahlen und die umliegenden Wohngebiete mit kühlerer Luft versorgen. Was in Ludwigshafen hingegen grundsätzlich fehlt, sind abkühlende Frischluftströme aus den Waldflächen des Mittelgebirges, also dem Pfälzer Wald.

Der Luftaustausch erfolgt somit zwischen den warmen und kühleren Flächen innerhalb des Stadtgebiets und zeigt eine nur geringe Wirkung. Eine wesentliche Aufgabe bei der Entwicklung der Flächen entlang der Helmut-Kohl-Allee wird es daher sein, vor Ort die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen, um der Bildung weiterer städtischer Wärmeinseln entgegenzuwirken. Dazu gehören Überlegungen zu Verschattungen, Materialien, Farben, Verdunstung und städtischem Grün, die unbedingt einzukalkulieren sind, da wir hier eine extreme Situation im Hinblick auf die Ausbildung des Stadtklimas haben.

Isothermenkarte der Stadt Ludwigshafen.



Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas.

Landschaftsplanerische Rahmenbedingungen

Mit der Gründung der Gemeinde Ludwigshafen 1853, der Verleihung der Stadtrechte 1859 und der Ansiedlung der BASF begann eine schnelle Besiedelung des heutigen Stadtgebietes, die sich bis heute fortsetzt. Möglich wurde dies durch die Rheinbegradigung, die Verbesserung der Hochwasserdämme sowie die gezielte Entwässerung von Flächen. Nur die besonders tief liegenden und nassen Bereiche der Stadt, zum Beispiel der Altrheinschleifen, wurden von einer Besiedelung verschont.



Luftbild Landschaftsschutzgebiet Maudacher Bruch.



Verfasser
Rainer Ritthaler

Rainer Ritthaler ist Leiter des Bereichs Umwelt und Klima der Stadt Ludwigshafen und damit unter anderem zuständig für die Landschaftsplanung und das neue Klimagutachten zur Klimaanpassung der Stadt. Er hat an der TU München Landschaftsarchitektur und Landschaftsökologie studiert und arbeitet seit mehr als 30 Jahren in Ludwigshafen.

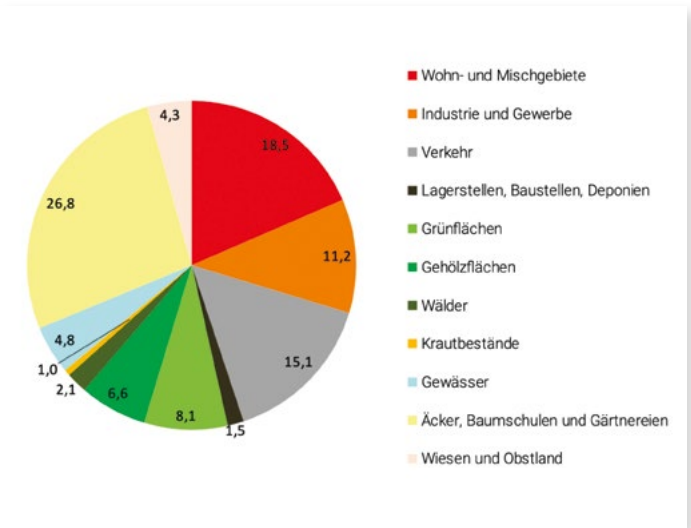
Diese Bereiche sind heute entweder wichtige Parkanlagen und/oder wertvolle Rückzugsgebiete für die Pflanzen- und Tierwelt der Stadt. Zu nennen sind hier der Maudacher Bruch, der am Rhein gelegene Stadtpark sowie der Ebertpark und die Roßlache.

Ludwigshafen gehört zu den erfolgreichen Neugründungen von Städten im Zuge der Industrialisierung. Mit dem Wachsen der Stadt wurden Lärm und Gestank, Rauch und Ruß zum Gegenstand öffentlicher Erörterungen beziehungsweise bitterer Klagen. 1912 gab der protestantische Pfarrer Dr. Friedrich Gerber eine drastische Beschreibung der Stadt, „wo die Häuser abgewaschen werden, wenn auch nur alle zwei bis fünf Jahre einmal, und nur die weißen, weil man an ihnen allein das Schwarze sieht, wo der Salat in den Gärten von den Säuren der chemischen Fabriken gefressen anstatt von den Menschen vom Teller gegessen wird, wo die Bäume zweimal sich belauben, weil die Blätter bei einmaliger Belaubung nicht imstande sind, bis zum Herbstwind auszuhalten“. (Quelle: StaLu, ZR 2472/1)

1921 beschrieb eine Leserschrift die Zustände auf dem Viadukt zur Winterszeit, in dessen Nähe die Lokomotiven 30 bis 60 Minuten vorgeheizt wurden: „Fast jeden Tag müssen sich die Fußgänger ... durch Rauch- und Rußwolken atemanhaltend und unter Lebensgefahr durchkämpfen, um zuletzt mit ruß- oder ölbeschmutztem Gesicht, Wäsche und Kleidern ... daraus hervorzugehen.“ (Quelle: Pfälzische Post, 25.11.1921)

Die Situation der Grünentwicklung heute und Ausblick

Die Stadt Ludwigshafen kann heute als Ergebnis der städtebaulichen und grünplanerischen Bemühungen der letzten Jahrzehnte auf ein großflächiges Grünsystem von Parks, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kleingärten, aber auch extensiven Wald- und Biotopflächen blicken. Heute sind etwa 597 Hektar Park- und Grünanlagen sowie Biotopflächen, 139 Hektar Stadtwald, 150 Hektar Straßenbegleitgrün und 96 Hektar Kleingärten vom Bereich Grünflächen zu betreuen.

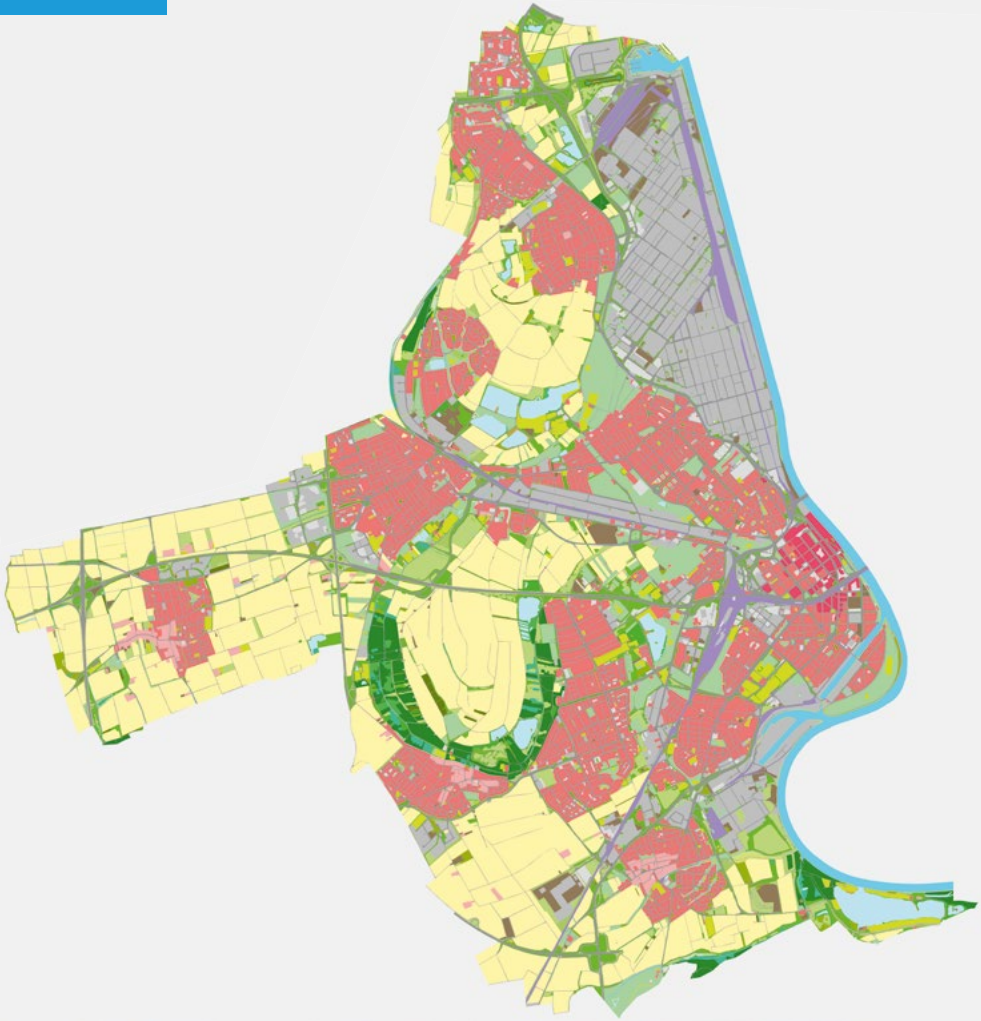


Biototypen im Stadtgebiet Ludwigshafen.

Biotoptypen im Stadtgebiet
Ludwigshafen

Legende

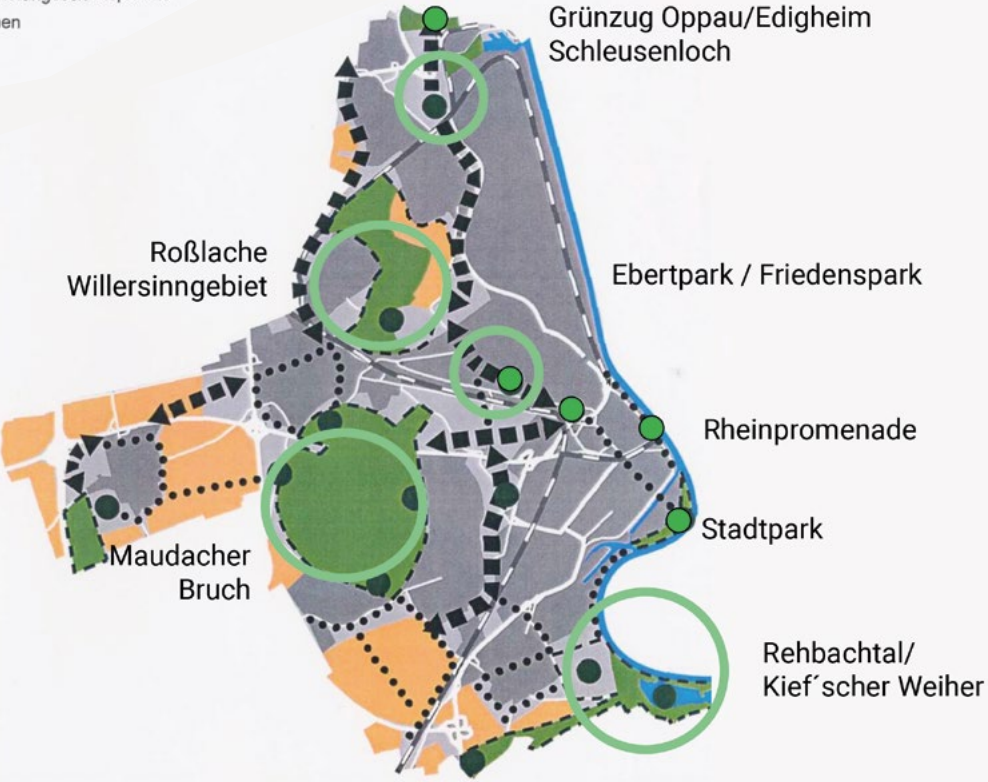
- Wälder
 - Wald
 - Vorwald, Pionierwald
 - Kleingehölze
 - Kleingehölz mittlerer Standorte
 - Bruchgebüsch, Ufergehölz
 - Moore, Sümpfe
 - Röhricht, Seggenried
- Grünland
 - Grünland
 - Fettgrünland
 - Nass- und Feuchtwiese
 - Magerwiese
- Gewässer
 - Fließgewässer, Hafen
 - Stillgewässer
 - Regenrückhaltebecken
 - Gesteinsbiotope
- Sand-, Kiesbank
- Weitere anthropogen bedingte Biotope
 - Acker, Ackerbrache
 - Rain, Böschung
 - Bahnanlage
 - Deponie, Aufschüttung, Lagerplatz, Großbaustelle
 - Grünanlage, Park, Kleingartenanlage, Garten
 - Streuobstbestand
 - Sport-, Erholungsanlage
 - Parkplatz, Platz, Garage
- Dorfgebiet
- Wohn- und Mischgebiet
- Kerngebiet, Innenstadt
- Industrie und Gewerbe
- Saum, Hochstaudenflur
- Saum, Ruderalstandort, Hochstaudenflur
- Verkehrs-, Wirtschaftswege
- Straße, Weg



Grünsystem Ludwigshafen – übergeordnete Aspekte
Langfristiges Ziel: bessere Verknüpfung der Freiräume

Legende

- Schwerpunkträume für Naturschutz und Erholung
- Flächige Schutzgebiete
- Wichtige Parkanlagen, Erholungsschwerpunkte
- Landwirtschaftliche Flächen
- Grünzüge
- Grünverbindungen



Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzsituation ist dies eine besondere Herausforderung, die nur durch eine Extensivierung der Pflege und gerade bei den Straßenbäumen durch ein stärkeres Engagement der Bürger für ihren Baum, ihr Grün und ihr Biotop zu meistern ist.

Zukünftige Grünentwicklung

Gemeinsam mit den innerstädtischen Erholungsbereichen kann mit dem angestrebten Flächennutzungsplan auch bei einer wachsenden Stadt ein Netz von Grünbereichen mit Biotop- und Erholungsfunktionen erhalten und weiterentwickelt werden.

Die Machbarkeitsstudie Rheinuferpromenade aus dem Jahr 1998 sowie die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger im Beteiligungsverfahren zum Rückbau der Hochstraße Nord verdeutlichen, wie groß neben dem Wunsch, die durch die Hochstraße geteilte Stadt zusammenzubringen, auch der Wunsch ist, die Stadt an den Rhein zu bringen. Derzeit gibt es im Norden der City nur die Möglichkeit, im Bereich des Platzes der Deutschen Einheit zum Rhein zu gelangen. Eine Querung soll künftig auch nördlich der Rhein-Galerie ermöglicht werden.

Eine wichtige Rolle spielt die Anbindung des Planungsgebiets an übergeordnete Grünzüge. In Richtung Westen (Ebertpark bis Willersinngbiet und Maudacher Bruch) ist die Anbindung über den Friedenspark von Bedeutung. Die

in den 1970er-Jahren begonnene Entwicklung eines Grünzuges bis in die Innenstadt könnte nun über Baumalleen entlang der B 44 neu zum Rhein und zur Innenstadt weitergeführt werden. Diese neue Ost-West-Verbindung würde darüber hinaus die Anbindung an die Rheinuferpromenade und den Stadtpark verbessern.

Gerade die Querung am Friedenspark sollte als deutliche Grünverbindung herausgearbeitet werden. Zu beachten ist, dass auch in Richtung Jägerstraße/Berliner Straße entsprechend großzügige Fuß- und Radwegeanbindungen (Berliner Straße) entwickelt werden. Massiv beeinträchtigt wird die Verknüpfung des Friedensparks zur geplanten Neubebauung durch das sog. BASF-Gleis. Hier wäre es wichtig, sowohl eine Antwort für den Lärmschutz als auch für eine verbesserte Anbindung an den Friedenspark zu finden. Gleichzeitig sollte damit eine moderate Erweiterung des Friedensparks verbunden sein. Vor diesem Hintergrund wäre die verkehrsmäßige Erschließung von möglichen Erweiterungsflächen des Stadtumbaugebietes zu überdenken.

Freiflächenversorgung: Defizite in den Stadtteilen Mitte und Nord/Hemshof

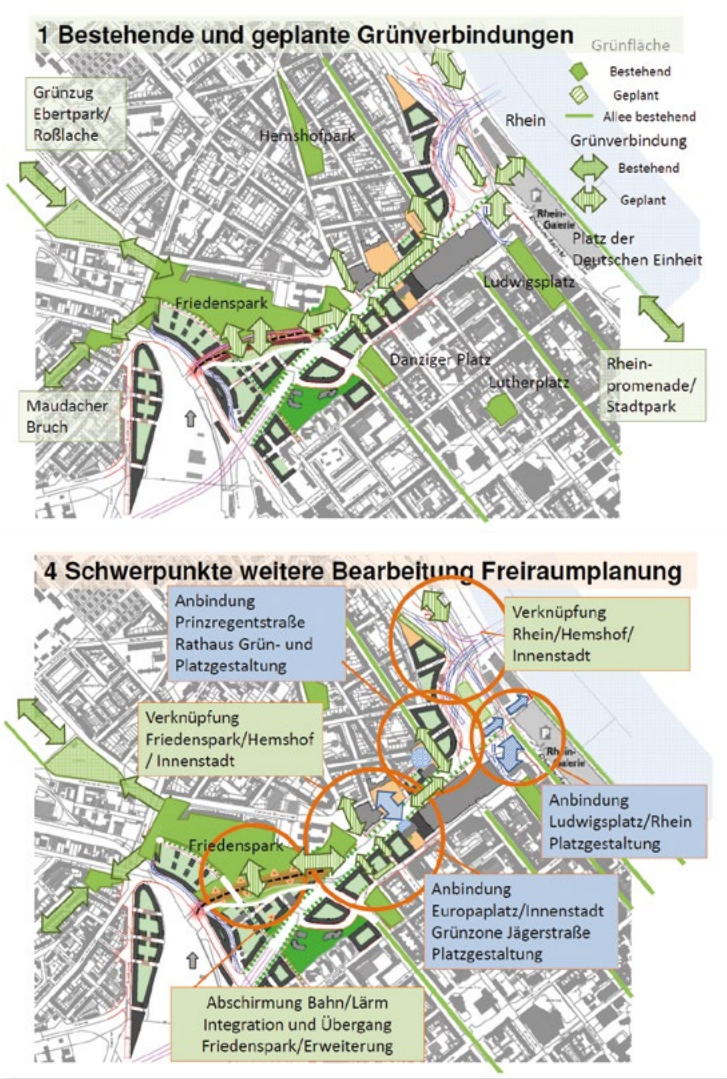
Laut Landschaftsplan sind im Stadtteil Mitte acht kleinere öffentliche Grünflächen (unter einem Hektar) für die Erholung in Wohnungsnähe vorhanden. Die einzige größere Grünfläche liegt am Lichtenberger Ufer (drei Hektar).

Der Stadtteil Nord/Hemshof hat sechs öffentliche Grünflächen – außer dem Friedenspark (2,5 Hektar) und Hemshofpark (1,8 Hektar) allerdings nur kleinere Flächen für die nachbarschaftliche Erholung.

Die Größe der Grünanlagen in beiden Stadtteilen ist seit 1997 unverändert. Das Lichtenberger Ufer wurde allerdings qualitativ aufgewertet und der Zugang verbessert. Darüber hinaus kamen in Ludwigshafen Mitte der Platz der Deutschen Einheit und die Rheinpromenade an der Rhein-Galerie als neue Freiflächen hinzu.

Innerhalb der beiden Stadtteile bestand 1998 ein Bedarf an zusätzlichen Grünflächen von etwa 17 Hektar. Dieser Bedarf besteht nach wie vor, auch wenn ihm laut Landschaftsplan 1998 durch die Entwicklung von Neuanlagen im Bereich des Rheinufers entgegengewirkt werden sollte („Ludwigshafen zum Rhein“). Es stellt sich somit die Frage, ob im Untersuchungsgebiet und am Rheinufer größere Flächenausweisungen oder -anlagen möglich wären oder ob alternativ der Schwerpunkt auf der Aufwertung oder Vergrößerung vorhandener Freiflächen und der Verknüpfung untereinander liegen sollte. Auch das Aufzeigen weiterer Alternativen wäre von Interesse.

Sinnvoll wäre die Durchdringung bisheriger industrieller Nutzungen und Straßenführungen durch klare Wegeführungen und Achsen zum Rhein nach Norden weiterzuentwickeln nach dem Muster, das auch für das Rheinufer Süd erfolgreich ist.



Gedanken zum Städtebau

Noch nie gab es bei Gebäuden so viele Gestaltungsmöglichkeiten wie heute, das zeigt ein visueller Online-Spaziergang auf ArchDaily. Für die Gestaltung von Stadträumen lässt sich das allerdings nicht sagen. Betrachten wir die zeitgenössische Stadtplanung, drängt sich der Gedanke auf, dass sie entweder beherrscht ist von der Angst vor Fehlern und Beschwerden oder dass es einen erstaunlichen Mangel an Fantasie – oder schlimmer – an Leidenschaft für das Thema gibt.

Dabei wissen wir: Was den Menschen gefällt, sind Stadträume und Plätze, die lebendig und überraschend sind, die Lust machen, zu flanieren oder zu verweilen. Immer wieder gern zitiertes Beispiel solcher Räume sind die alten italienischen Städte. Auch in der heutigen Stadtplanung sollte das Ziel eine Stadt sein, die mit der Schönheit und Vielfalt der Vergangenheit mithalten kann.



Stadtraum einer zeitgenössischen Planung (fiktionalisiertes Beispiel).



Stadtraum Rom.



Verfasser

Jan Schröder

AllesWirdGut Architekten, Wien

Jan Schröder hat an der Bauhaus-Universität Weimar und in Edinburgh Architektur studiert. Seit 2002 arbeitet er in dem 1999 gegründeten Architekturbüro AllesWirdGut mit Sitz in Wien und München. Das Büro ist spezialisiert auf Quartiere sowie Wohn- und Bürogebäude und beschäftigt inzwischen ein Team von 90 Personen aus 18 Nationen.

Weitere Informationen unter www.awg.at

Mini-Manifest

In unserem Büro arbeiten wir an der Stadt von morgen. Jeder unserer Arbeitsbereiche leistet seinen speziellen Beitrag dazu, dass die Bewohner*innen gerne in der jeweiligen Stadt bleiben und andere gerne hier leben möchten.



Was macht die Stadt von morgen aus?
Aus unserer Sicht müssen alle Bestandteile der Stadt ihren Beitrag leisten:

- » Außenräume und Form der Stadt
- » Arbeit
- » Bildung
- » Kultur
- » Wohnen
- » Nachhaltigkeit und Stadtklima
- » Innenräume und Materialität

Außenräume und Form der Stadt

Zusammengehalten wird die Stadt durch ihren öffentlichen Raum. Ziel ist ein glücklich machender Lebensraum. Er hat eine hohe Dichte, sodass das Leben dort leistbar für alle ist. In einem solchen Raum kann ein großes und abwechslungsreiches Angebot an Kultur, Dienstleistungen und Handel entstehen. Der öffentliche Raum ist abwechslungsreich und inspirierend – hier kann man sein Leben gut verbringen.



Arbeit

Gearbeitet wird in allen Gegenden der Stadt, vorzugsweise in den unteren Geschossen im sogenannten Stadtsockel, nah an Kund*innen und Transportwegen. Auf diese Weise sind die Gebäude durchmischt und abwechslungsreich genutzt, rund um die Uhr belebt und die Vorteile aller Geschosse bestmöglich ausgenutzt. Das Erdgeschoss bleibt weitgehend frei von Nutzungen mit hohen Anforderungen an Privatsphäre – der öffentliche Raum wird belebt, nicht gestört.



Bildung

Bildungseinrichtungen betrachten wir als öffentliche Gebäude, die über ihre Hauptfunktion hinaus attraktiver Teil des Stadtlebens sind und ihren Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums leisten.



Kultur

Kultureinrichtungen dienen als Attraktoren. Sie locken die Menschen auf die Plätze der Stadt, aber auch an ihre Ränder. Für eine maximale Angebotsvielfalt gibt es sie in verschiedensten Formen: als stadtprägendes Wahrzeichen, als temporäre Nutzung in zu renovierenden Altbauten, in den Obergeschossen der Hochhäuser mit weitem Blick über die Stadt.



Wohnen

Die unterschiedlichen Stadtraumformen führen zu einem breit gefächerten Angebot an Wohnformen. Eine kleinteilige Baukörperstruktur erhöht die Attraktivität des Stadtraums und fördert Kontakt und Zugehörigkeitsgefühl. Quartiers- und Haus-Nachbarschaften werden gefördert. Kleinteilige Baukörper begünstigen die mehrseitige Orientierung der Wohnungen. Große Freiräume schaffen kostengünstig Nutzfläche. Beides zusammen verbindet die Wohnungen mit ihrem Ort – alle wissen, wo sie wohnen. Gewohnt wird überall, sodass überall die Stadt belebt wird.



Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist oberstes Prinzip: Wo irgend möglich, werden bestehende Gebäude renoviert, umgenutzt oder erweitert. Gealterte Gebäude sind wichtig für Preisspiegel, CO₂-Vermeidung und Lebendigkeit. Bäume ziehen sich auf mehreren Ebenen für Schatten und Atmosphäre durch die Stadt. Unzugängliche Dächer sind Naturräume, Wasser wird oberflächlich gespeichert für Attraktivität und Kühlung.



Innenräume und Materialität

Lebendig wird die Stadt durch Form und Material. Bewohnbar wird sie durch die Qualität ihrer Innenräume. Letztlich entscheidet sich im Detail ihrer Oberflächen, in der Anordnung der Formen, in der Wahl der Materialien, ob die Stadt schön und wertvoll genug ist, um mit Begeisterung bewohnt zu werden.





Sieben Gedanken zum Städtebau

Wenn Städte und ihre Stadträume die an sie gerichteten Anforderungen leisten und zugleich lebenswert sein sollen, stellt sich die Frage, wie eine gelingende Stadtplanung aussehen könnte. Auch hierüber macht sich unser Büro Gedanken, auch wenn niemand von uns ein Studium der Urbanistik vorweisen kann.

1. Leistbares Wohnen – öffentliche Kontrolle

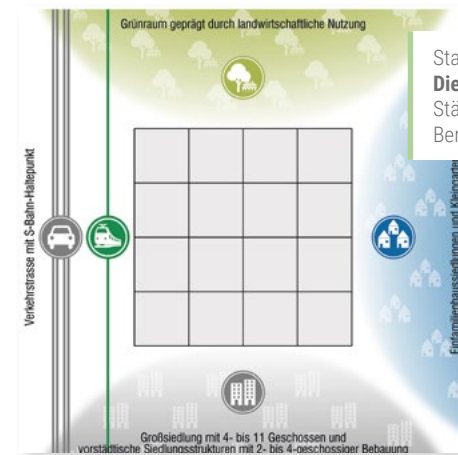
Die Stadt ist Besitzerin des Grundes, auf dem sie gebaut ist. Sie hat Mitspracherecht bei Anordnung und Belegung der Gebäude. Nur so gibt es überhaupt die Möglichkeit zur Stadtplanung. Als Besitzerin des Grundes ist die Stadt in der Lage, Wohnpreise zu regulieren und Wohnen in der Stadt leistbar für alle zu machen. Wien ist hierfür ein gutes Beispiel: Seit 1919 entstanden hier 930.000 geförderte Wohnungen, das entspricht 45 Prozent der Wiener Wohnungen.

Leistbares Wohnen bedeutet außerdem ein Mix aus alten und neuen Gebäuden. Sie machen Geschichte sichtbar, stehen für Vielfalt und ermöglichen verschiedene Preisniveaus.

2. Verdichtete Stadt – Collage aus Stadtkernen

Heute leben bereits über die Hälfte der Menschen in Städten, 2050 werden es zwei Drittel der Menschheit sein. Städte müssen daher einerseits dichter und größer werden, andererseits überschaubar und belebbar bleiben. Einen wichtigen Gedanken, was dies für die Stadtplanung bedeuten kann, lieferte Christopher Alexander in dem 1977 erschienenen Buch „A Pattern Language“: Eine Stadt könnte aus mehreren kleineren selbstständigen Städten bestehen, mit klaren Grenzen, die als Collage aus Stadtkernen mit jeweils eigener Identität dennoch für alle nutzbar ist.

Wie kann man sich das vorstellen? Im Folgenden bildet ein fiktives Projekt, das bei einem Wettbewerb einer Berliner Baugesellschaft entstand, den roten Faden. Ziel dieses Wettbewerbs war die Entwicklung eines Prototyps für



Stadtbau-Puzzle:
Die Projektvorgabe.
Städtebauwettbewerb
Berlin, 2021.

ein suburbanes Stadtviertel in typischer Berliner Lage zwischen S-Bahnhaltestelle, Plattenbausiedlung, Einfamilienhaussiedlung und Feld. Das Grundstück des fiktiven Projektes bestand aus 16 Modulen mit jeweils 100 x 100 Meter Kantenlänge. In diesem Projekt haben wir versucht, alle unsere Ideen einzubringen und einem Speckgürtel aus „urban sprawl“ ein Archipel kleinerer Städte entgegenzusetzen.

Das Konzept eines Archipels in sich selbstständiger Städte schafft einen Mehrwert aus der Nachbarschaft verschiedener Welten. Die stärkere Verdichtung verringert den Landverbrauch, zugleich fließt weniger Verkehr, da jede Teilstadt eine eigene Lebensqualität bietet. Aufgrund der Überschaubarkeit ist ein Mehr an Kontakten und sozialem Austausch möglich.

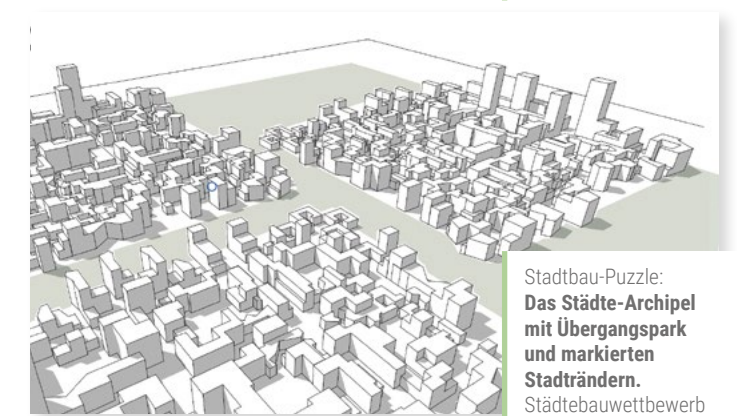


Stadtbau-Puzzle:
Das Ergebnis.
Städtebauwettbewerb
Berlin, 2021.

Verbindendes Element der verschiedenen Teilstädte sind Grünflächen, die nicht im Zentrum zu finden sind, sondern in den Randbereichen, um die Stadt als Objekt erkennbar zu machen. Sie bilden die Kontaktbereiche zu den benachbarten Städten.



Stadtbau-Puzzle:
Anordnung der Grünflächen.
Städtebauwettbewerb
Berlin, 2021.



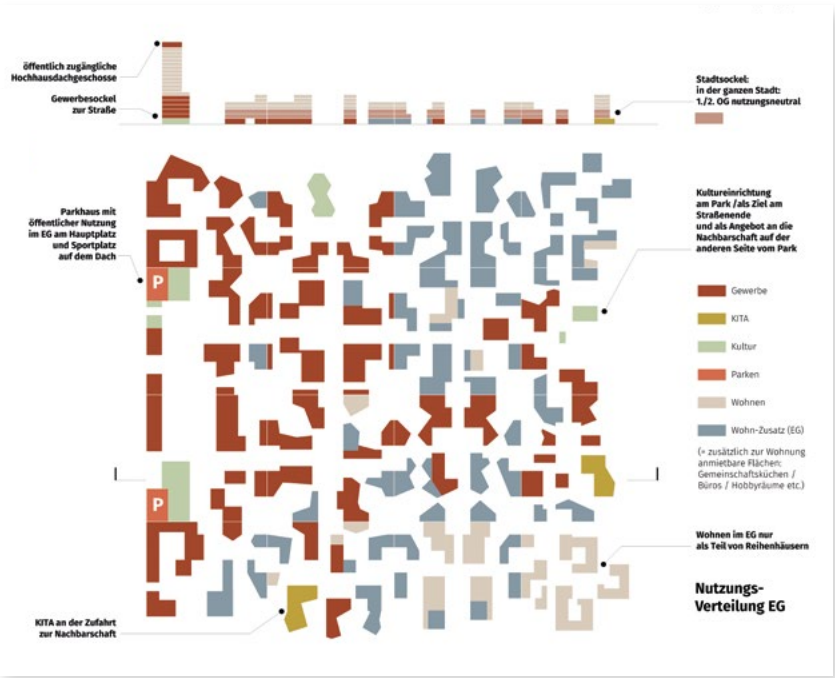
Stadtbau-Puzzle:
Das Städte-Archipel mit Übergangspark und markierten Stadträndern.
Städtebauwettbewerb
Berlin, 2021.

3. Durchmischung



Durchmischung im Quartier, im Gebäude und in der Bewohner*innenschaft.

Es gibt ein Bedürfnis nach Abwechslungsreichtum und Vielfalt. Die Stadt von morgen ist bunt. Durchmischung ist wesentlich für die Lebendigkeit der Stadt. Ein gemischtes Quartier ist rund um die Uhr lebendig und bildet die Grundbedingung für kurze Wege zwischen den verschiedenen Funktionen. Die Struktur der Gebäude ermöglicht verschiedenste Nutzungen von öffentlich bis privat. Eine gute Durchmischung verschiedener Nachbarschaften verhindert, dass Einkommen, Kultur, Herkunft etc. an der Adresse ablesbar sind.



Stadtbau-Puzzle:
Nutzungsmix vertikal und horizontal.
Städtebauwettbewerb Berlin, 2021.

4. Öffentliches Erdgeschoss

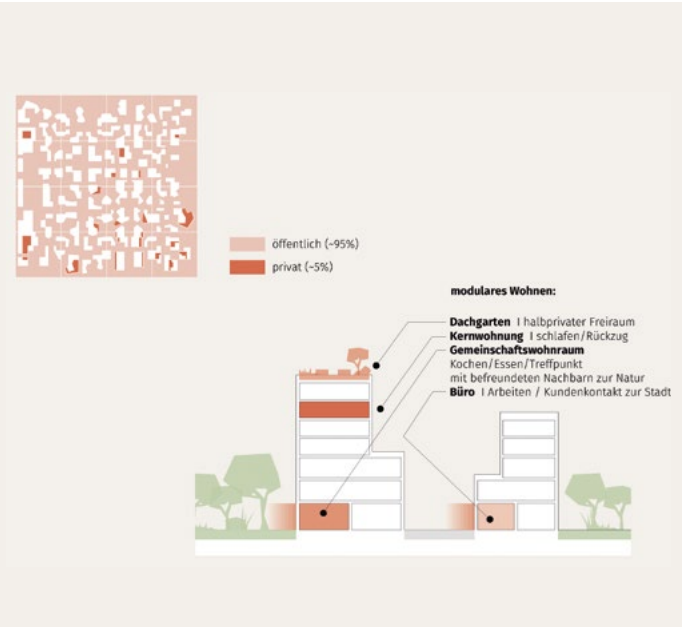
Die Stadt von morgen ist auf ein Maximum an öffentlichem Raum angelegt. Um den Stadtraum zu erweitern, wird das Erdgeschoss nicht als Wohnraum genutzt.

An die Stelle des privaten Erdgeschosses tritt ein Stadtsockel. Dieser ermöglicht durch variierende Raumhöhen und Raumzuschnitte öffentliche Nutzungen für Kultur, Arbeit oder Verkauf im EG und 1.OG.



Nutzungsmöglichkeiten des Stadtsockels als Teil des öffentlichen Raums.

Modulares Wohnen mit kleinen Kernwohnungen in den Obergeschossen und Flächen für öffentlichere Wohnnutzungen im Stadtsockel wie Werkstätten, Gemeinschafts-Wohnküchen, Homeoffices oder Gästezimmer ist eine weitere Idee, mehr Stadtraum öffentlich zugänglich zu machen.



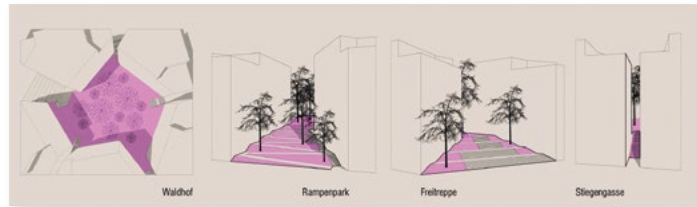
Stadtbau-Puzzle:
Mehr öffentlicher Raum durch Stadtsockel und modulares Wohnen.
Städtebauwettbewerb Berlin, 2021.

Die jeweiligen Nutzungen lassen sich zum Beispiel durch die Gestaltung der Fassade sichtbar machen.



Wohn- und Geschäftshaus am Nordbahnhof Wien mit kleinteiliger Fassade zur Abbildung verschiedener Nutzungen.

Für spezielle räumliche Situationen sind künstliche Topografien denkbar.



Beispiele für künstliche Topografien als Teil des öffentlichen Erdgeschosses.

Wie das in der Praxis aussieht, veranschaulicht ein Wohn- und Geschäftshaus in der Wiener Seestadt, das nach einem Bauträgerwettbewerb realisiert wurde. Hier wurden das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss als Stadtsockel genutzt. Der Innenhof liegt im Vergleich zum öffentlichen Raum erhöht, wodurch die Gebäude niedriger wirken.



Abb. 1: Lageplan.
Abb. 2: Zweigeschossiger Stadtsockel nach außen.
Abb. 3: Erhöhter Innenhof, der Gebäude niedriger wirken lässt.



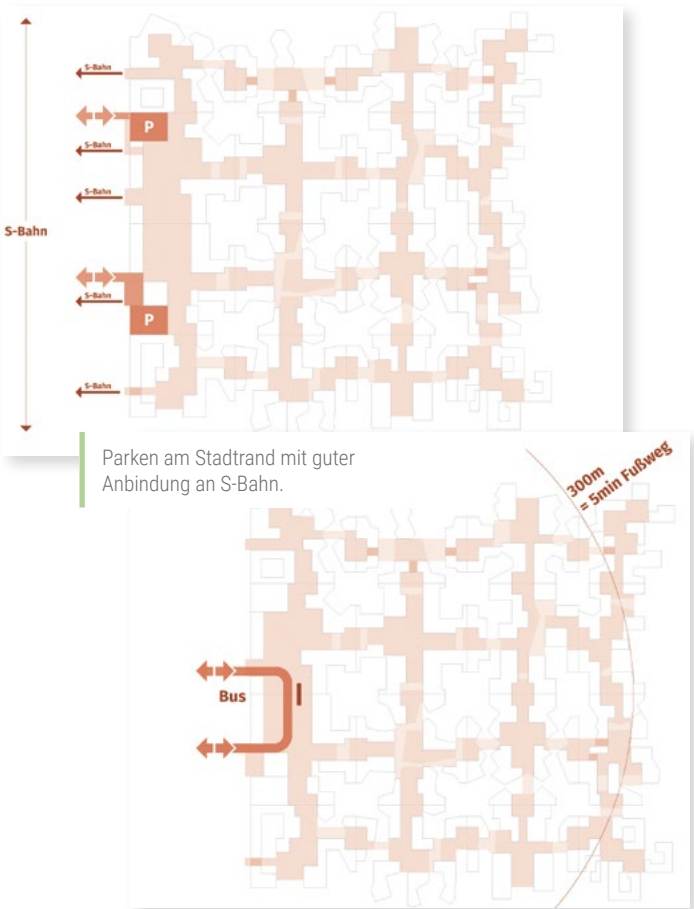
5. Platzsparender Verkehr

Der Stadtraum ist für das öffentliche Leben da, nicht für Autos als bewegliche Privaträume. Wie groß der Raumverbrauch ist, zeigt der Vergleich eines Platzes in Wien mit dem fast gleich zugeschnittenen Hauptplatz im toskanischen San Gimignano.



Der Raumverbrauch durch Straße und Parken in Wien beläuft sich auf mehr als die Hälfte der Platzgröße, die tatsächlich nutzbare Fläche als öffentlicher Raum beträgt weniger als 40 Prozent. Im Stadtbau-Puzzle haben wir daher das Parken an den Quartierrand verlegt. Die Parkhäuser liegen von jedem Punkt des Areals nicht weiter entfernt als die

nächste Haltestelle des ÖPNV, der Fußweg beträgt maximal fünf Minuten. Die Straßen im Quartier sollen Einsatz- und Servicefahrzeugen vorbehalten sein.



6. Natur in der Stadt

Für das Stadtklima und als Korrektiv zur hohen Dichte muss die Stadt grün werden. Kommt das Grün in die Stadt, wird verhindert, dass die Stadt ins Grüne fährt. In Wien ist das inzwischen Pflicht: Bei Neubauten muss ein Teil der Fassade begrünt sein. Plätze ohne Bäume sind aufgrund steigender Temperaturen in Städten in Zukunft kaum noch denkbar, auch die Begrünung von Dächern gewinnt an Bedeutung.

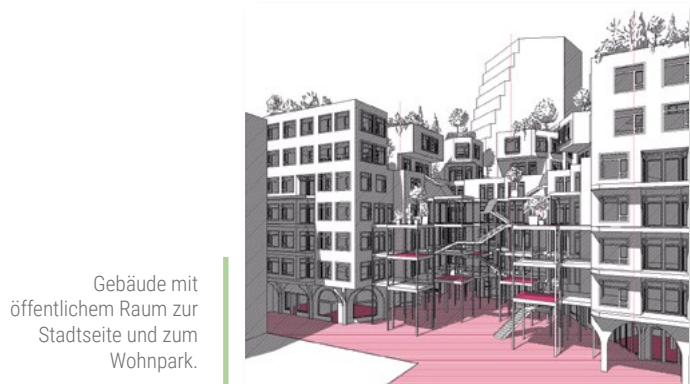
Mögliche Maßnahmen, die das Stadtklima verbessern, sind schattenspendende Baumdächer für Plätze und Straßen, halböffentliche und öffentliche begrünte Stadterrassen. Für den Artenschutz braucht es Stadtwildnis im Park als Naturraum sowie Kleintierrefugien auf nicht begehbaren Dächern.



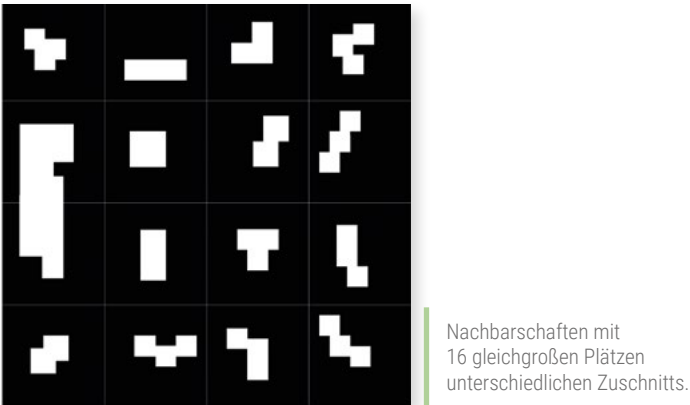
7. Die Form des Stadtraums kommt zuerst

Wertvollstes Gut der Stadt von morgen ist ihr öffentlicher Raum. Ihre Form ergibt sich daher durch die Form ihrer Außenräume. Gebäude bilden hingegen die Wände dieser Stadträume.

Beim Projekt „Wohnen morgen“ der Architekturgalerie am Weißenhof im Jahr 2017 hatte unser Büro die Aufgabe, ein Gebäude der Zukunft zu konzipieren. Um zunächst ein Bild von der Stadt zu entwickeln, entstand die Idee einer Stadtplanung mit unseren Lieblingsplätzen.



Beim Stadtbau-Puzzle wiederum haben wir für jeden der 16 Teile, die für eigenständige Quartiere stehen, einen eigenen Platz vorgesehen, um für Abwechslung und räumliche Vielfalt zu sorgen und eine Orientierungshilfe in Abgrenzung zu den Nachbarquartieren zu geben.



Einen ähnlichen Gedanken hatten wir bereits vorher bei einem Projekt in München verfolgt. Hier schlugen wir statt einer Straße eine Aneinanderreihung mehrerer Höfe vor mit jeweils farblich unterschiedlich ausgestalteten Fassaden der angrenzenden Gebäude.



Aneinanderreihung von Höfen statt Straße.



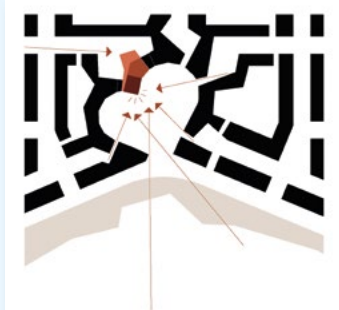
Stärkung der Platzräume durch einheitliche Fassaden.



8. Bonus-Track:

Natürlich wäre es zu begrüßen, wenn die neuen Städte von heute die Touristenattraktionen von morgen würden. Ein reicher und vielfältiger Stadtraum kann dazu beitragen. Welche Form könnte dieser haben?

Eine Idee: Statt rund oder rechteckig ein Platz in Form eines Herzens mit einer Ecke als Haupteingang, einem vordefi-



nierten Ort für ein besonderes Gebäude und drei Orten für verschiedene Nutzergruppen.

Die schmalen Fassaden im Halbkreis ermöglichen eine gute Erschließbarkeit der angrenzenden Gebäude. Geschäfte und andere Nutzungen im Erdgeschoss liegen nah beieinander.



Vorteile Halbkreis.

Und für Google Maps und Drohnen-Aufnahmen ist der Platz sofort zu erkennen und zu verorten.



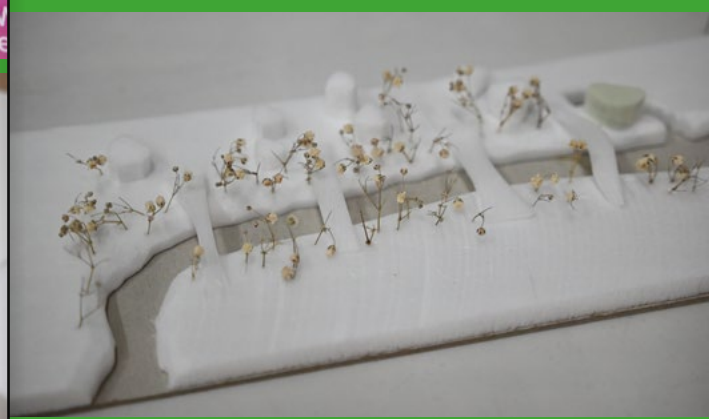
Hohe Wiedererkennbarkeit von oben.













Studierende der SRH Hochschule Heidelberg
mit Prof. Marc Kirschbaum

- » Lena Aleksic
- » Tobias Brechtel
- » Jannik Bublitz
- » Chris Bux
- » Selin Demir
- » Kim-Lisa Dollt
- » Frederik Geppert
- » Sarah Häcker
- » Julian Jelovcak
- » Luca Knödler
- » Samuel Maschke
- » Nora Reinhart
- » Selina Reithmeier
- » Lily Steidinger
- » Moritz Steimel
- » Jannik Theis
- » Alessia Tummino
- » Lisa Weber
- » Ariane Wulfert
- » Dilara Yildiz

Studierende der Hochschule Mainz
mit Prof. Dipl.-Ing. Michael Spies

- » Lea Ammenhäuser
- » Thorsten Dickob
- » Ben Hoffstedde
- » Lisa Marie Merker
- » Justine Nauheimer
- » Carlotta Schirrmeister
- » Marvin Vollstädt
- » Sophia Willer

Studierende der Hochschule Kaiserslautern
mit Prof. Dipl.-Ing. Rolo Fütterer

- » Daniela Gaß
- » Lisa Stemler
- » Julia Zok

BEITRAG DER GRUPPE 1

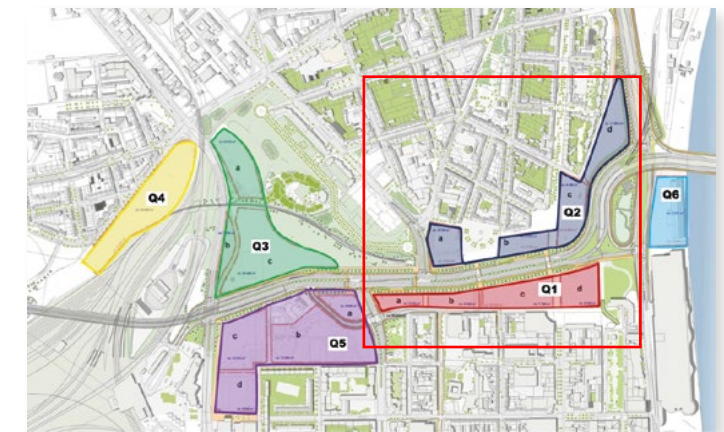
CENTRAL PARK

Julian Jelovcak, Samuel Maschke, Nora Reinhart,
Dilara Yildiz, Julia Zok

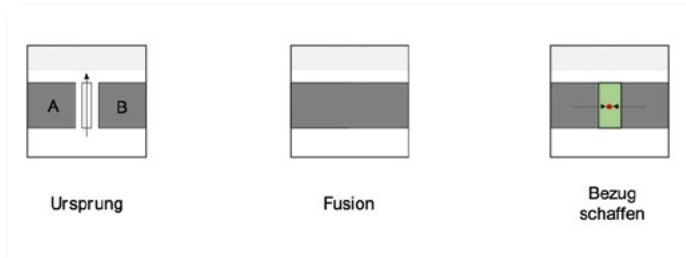
Das Konzept „Central Park“ steht für den Erhalt der Identitäten der Stadtteile Ludwigshafen Nord und Mitte. Zugleich relativiert es den Bedeutungsfokus der geplanten Helmut-Kohl-Allee und gibt den Menschen und der Stadt einen zentralen grünen Ort, der zur Verbesserung des Stadtklimas beiträgt und zur Begegnung einlädt.

Die Gruppe „Central Park“ hat sich für ihre Ausarbeitungen auf die Baufelder Q1 und Q2 konzentriert, die nördlich und südlich der geplanten Helmut-Kohl-Allee liegen und an die Stadtteile Ludwigshafen Nord und Ludwigshafen Mitte angrenzen.

Durch den Rückbau der Hochstraße verliert die Stadt einen wichtigen Bezugspunkt ihrer Identität. Zugleich bleibt die Trennung der beiden genannten Stadtteile durch die neue Helmut-Kohl-Allee weiterhin gegeben. Die Flächen rechts und links der Allee sollen daher genutzt werden, neue Verbindungen und Bezüge zu schaffen. So können die Identitäten der Stadtteile Nord und Mitte bewahrt und ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, der durch seine zentrale Lage identitätsstiftend für die Stadt ist.



Planungsgebiet und Umfeld der Helmut-Kohl-Allee. Die Baufelder Q1 bis Q6 sind jeweils farblich markiert. Die rote Umrandung markiert die Baufelder, die für die Gruppe „Central Park“ zur Bearbeitung herangezogen wurden (Kartengrundlage nach Humpert & Kösel-Humpert, 2022).



Konzeptionelle Grundüberlegung.

Die konzeptionellen Vorüberlegungen der Gruppe beruhen auf der Nutzung bestehender Sichtachsen. Eine dieser Achsen verläuft zwischen dem Europaplatz und dem Rathausplatz. Beide Plätze existieren bereits und ließen sich durch eine Unterführung für Fußgänger und Radverkehr miteinander verbinden. Ebenfalls denkbar wäre eine Verbindung mittels einer Brücke in der Nähe des Hauptbahnhofs, um baulich an die Gegebenheiten vor Ort anzuknüpfen. Auch eine direkte Anbindung von Ludwigshafen Mitte an den Friedenspark könnte eine Option sein.

Das finale Konzept beinhaltet einen zentral gelegenen, in Grün eingebetteten Begegnungsort, der klimatische Vorteile für die Stadt mit sich bringen würde. Leitgedanke ist hier die in der Charta von Leipzig formulierte Idee der grünen, produktiven und sozialen Stadt. Wichtigstes Element ist die große, über den Verkehrskorridor gespannte Fläche mit einem leicht erhöht stehenden Gebäude für produktives Arbeiten und sozialen Austausch, das den Menschen in den Mittelpunkt stellt. Die somit bewusst geplante nachgeordnete Bedeutung des Verkehrs widerspiegelt sich in der tiefergelegten Helmut-Kohl-Allee, die unter dem Gebäude verläuft. Durch seine erhöhte Position inszenieren sich Gebäude und Park als zentrale neue und verbindende Bühne der Stadt.



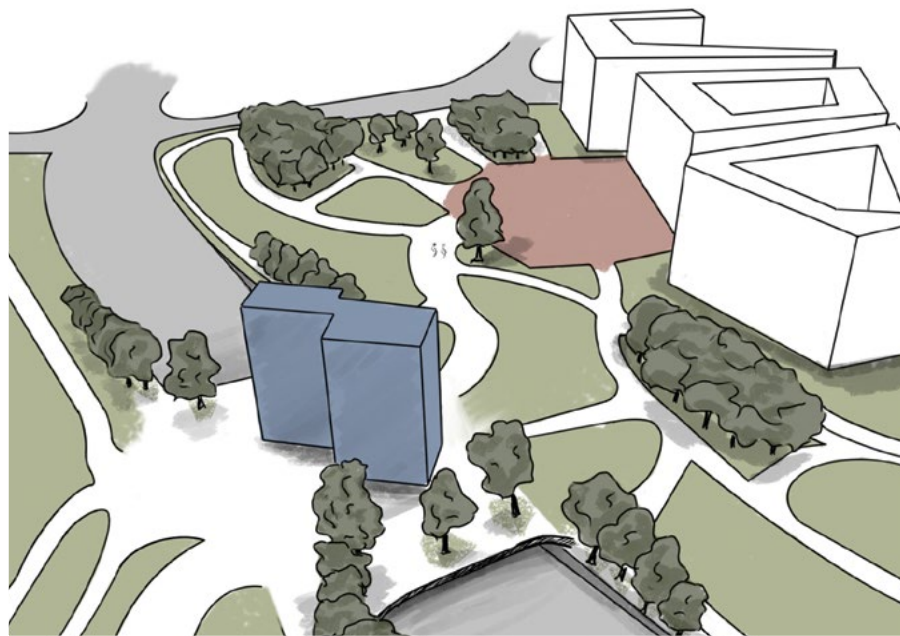
Neue Sicht- und Bezugsachse mit Kulturgebäude.

Das Gebäude bestimmt maßgeblich die Sichtbarkeit der neuen Mitte mit großzügigem Freiraum über dem Verkehrskorridor und dem Baukörper als visuellem Bezugspunkt. Seine Funktionen – vorzugsweise Kultur und Bildung – sollen Interesse zum Besuch wecken, für sozialen Austausch sorgen und neue Verbindungen zwischen den Stadtteilen schaffen.



Schnitt: Das im Central Park stehende Gebäude als Bezugspunkt und Bühne zwischen den Stadtteilen mit der unter dem neuen Gebäude verlaufenden, tiefergelegten Helmut-Kohl-Allee.

Ansichten des Central Parks als Querung der Helmut-Kohl-Allee und Ankerpunkt einer Verbindung zweier bestehender Stadtteile.



Kommentar von Prof. Rolo Fütterer, Hochschule Kaiserslautern:

Das Konzept „Central Park“ – als große Geste der Verbindung – beinhaltet einen starken Appell für eine veränderte Gewichtung im Kräftespiel zwischen Freiraumplanung, Straßeninfrastruktur und Gebäuden. Die Überlagerung einer Verkehrsstrasse mit vitalen Funktionen der Stadt kann außerdem auf neue Erkenntnisse zur Veränderung des Stadtklimas angepasst werden und hierzu einen positiven Beitrag leisten. Das Konzept steht darüber hinaus für eine veränderte Setzung von Prioritäten: Der Mensch steht – symbolisiert durch die neue Traverse – über dem motorisierten Verkehr. Die Notwendigkeit einer für die Region wichtigen Transitstraße wird nicht per se infrage gestellt. Das Konzept berücksichtigt vielmehr, gegen eine massive Trennungswirkung zu agieren. Zugleich beinhaltet es durch die Idee eines Gebäudes für Kultur und Bildung einen übergeordneten Vorschlag, Ludwigshafen eine neue Mitte, ein neues Herz zu geben.



Modell.

BEITRAG DER GRUPPE 2

STADTGARTEN

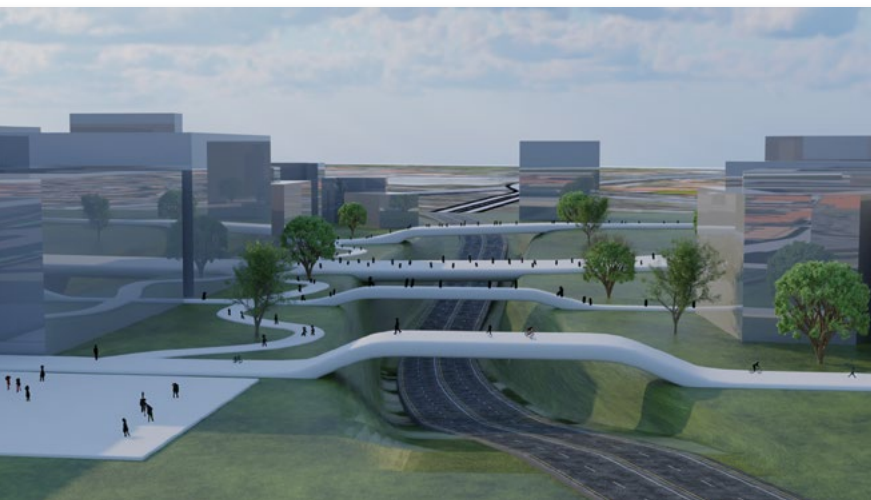
Tobias Brechtel, Sarah Häcker, Lisa Marie Merker,
Justine Nauheimer, Jannik Theis

Im Konzept der Gruppe „Stadtgarten“ wird die neue Hauptverkehrsachse um 4,50 Meter in die Erde abgesenkt, um den motorisierten Verkehr ungehindert fließen zu lassen. Mehrere Übergänge ermöglichen es Fußgängern und Radfahrern, die Helmut-Kohl-Allee an verschiedenen Stellen zu überqueren. Nördlich und südlich der Allee sind großzügige Grünflächen vorgesehen.

Das Tieferlegen der geplanten Helmut-Kohl-Allee bewirkt eine klare Trennung des Verkehrs: Der motorisierte Verkehr fließt entlang der Längsachse der Helmut-Kohl-Allee. Die neuen Querachsen zur Helmut-Kohl-Allee sind ausschließlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Die durch den Rückbau der Hochstraße Nord gewonnenen Flächen nördlich und südlich der Längsachse bleiben frei von motorisiertem Verkehr. Hier entstehen Areale, die stark begrünt den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt zusätzliche attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten bieten.



Tiefergelegte Helmut-Kohl-Allee mit Querungen sowie vorgesehene Grünflächen.

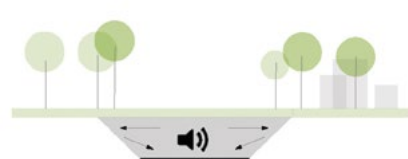


Querachsen verbinden die Stadtteile Ludwigshafen Nord und Mitte.

Der durch den Verkehr verursachte Lärm verringert sich durch das Tieferlegen der Helmut-Kohl-Allee. Bäume und Pflanzen grenzen die Straße von den angrenzenden Bereichen ab und sind Teil eines grünen Stadtgartens. Die Verdunstungskühle der Pflanzen verbessert das Stadtklima, außerdem entstehen Lebensräume für Insekten und Kleintiere. Durch eine geringere Bodenversiegelung kann anfallendes Niederschlagswasser besser in den Untergrund versickern.



Versickerungsfähige Fläche



Lärmschutz



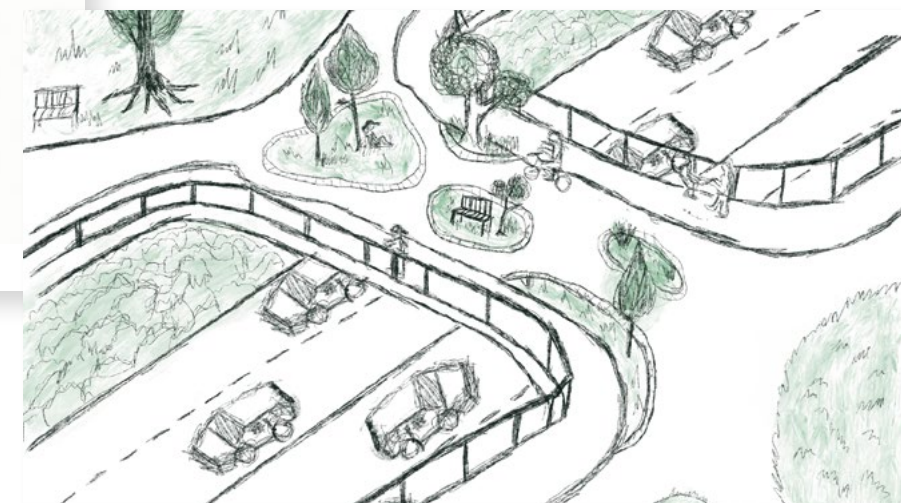
Verdunstungskühle



Nutzungen der Querungen.

Die Freiflächen nördlich und südlich der Helmut-Kohl-Allee werden durch vier größere Übergänge erschlossen, wobei jede Querung zu einem Freiflächenbereich führt, dem eine bestimmte Nutzung zugeordnet ist.

Im östlichen Teil des bearbeiteten Areals ist in der Nähe des Rheins ein Mobilitätszentrum vorgesehen. Im Bereich des alten Rathauses entsteht ein Verwaltungscampus, der sich pavillonartig in den Park integriert und Services für die Bürgerinnen und Bürger anbietet. Westlich davon befindet sich auf der dritten Querung ein neues Kulturzentrum. Auf einer vierten Querung sind begrünte Flächen vorgesehen.



Grüne Querung auf der Höhe des Friedensparks.

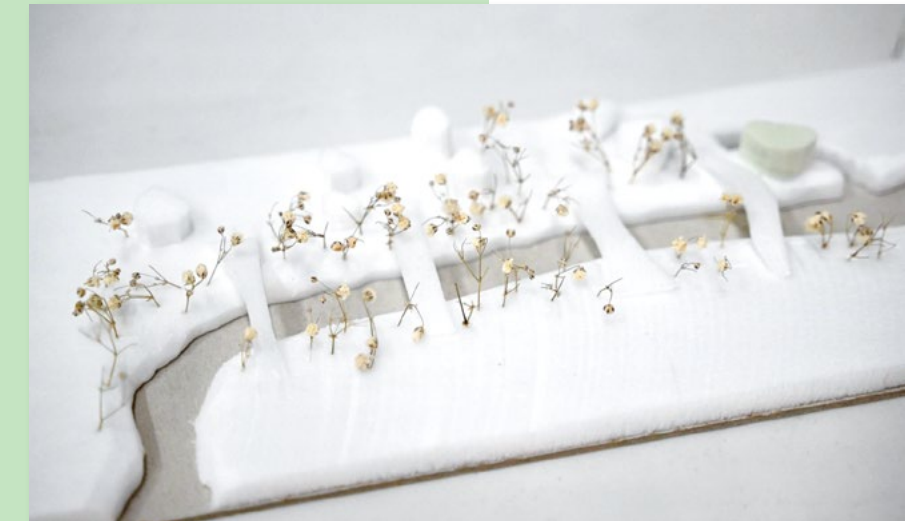
Auf den Außenflächen gibt es Angebote für die Stadtgesellschaft, sich zu treffen und auszutauschen. Für Kinder und Jugendliche sind Sportangebote wie ein Skatepark, Basketballplätze und Fahrradparks vorgesehen. Diese Treffpunkte sollen die verschiedenen in Ludwigshafen lebenden Kulturen zusammenführen und ihre Integration verbessern.



Kommentar von Prof. Dr. Marc Kirschbaum, Hochschule Heidelberg:

Ein wesentlicher konzeptioneller Ansatz ist es, den städtebaulichen Charakter Ludwigshafens mit der Dominanz großer Straßen und ihrer Geschichte nicht zu verkennen, sondern ihn in die Zukunft zu führen, die an heutigen städtebaulichen und gesellschaftlichen Herausforderungen orientiert ist. Die Verkehrsachse für den MIV (motorisierter Individualverkehr) wandelt sich von der Hoch- zur Tiefstraße, wobei dem Fußgänger- und Radverkehr nunmehr eine größere Bedeutung zukommt. Es entsteht eine Stadtlandschaft, in der die Aufenthaltsqualität in der Stadt, das Mikroklima und ein Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer synchronisiert werden.

Ein weiterer Aspekt des „Stadtgartens“ ist eine mögliche neue Verortung und Dimensionierung des Rathaus-Centers, das gerade zurückgebaut wird. Die Baukörper sind kleiner und erfahren so eine Bedeutungsverschiebung und eine andere, menschlichere Maßstäblichkeit. Diese gilt es, in die Zukunft weiterzudenken, zum Beispiel durch Möglichkeiten, Gebäude umzunutzen. Die vorgeschlagene Typologie einer pavillonartigen Gebäudestruktur entspricht auch einer der Zeit angepassten Wahrnehmung von Verwaltung und einem darauf angepassten Raumangebot, da viele Dienstleistungen und Verwaltungsaufgaben nicht mehr vor Ort, sondern im digitalen Raum erbracht werden. Auch die weiteren Gebäudeschwerpunkte „Kulturzentrum“ und „Mobilitätszentrum“ erscheinen sinnvoll verortet und bieten Potenzial für diverse Nutzungsszenarien.



Modell.

BEITRAG DER GRUPPE 3

GRÜNE LUNGE

Lena Aleksic, Thorsten Dickob, Ben Hoffstedde,
Lily Steidinger, Alessia Tummino

Der Name des Konzepts „Grüne Lunge“ leitet sich von der organischen Form der Grünfläche her, die die Kernidee dieses Vorschlags bildet. Diese überdeckt – ausgehend vom Europaplatz – die geplante Helmut-Kohl-Allee, legt sich also wie ein grüner Hügel über die Straße und führt bis zum Rhein. So erhält die Stadt eine naturnahe Anbindung an den Fluss.



Konzeptidee „Grüne Lunge“. Links: Lageplan mit Stadtgrundkarte (mit freundlicher Genehmigung des Bereiches Geoinformation, Vermessung und Stadterneuerung Ludwigshafen am Rhein). Schematischer Schnitt (oben) und Skizze der begrüntem Überwölbung (unten).





Modell: Überwölbung der Helmut-Kohl-Allee.

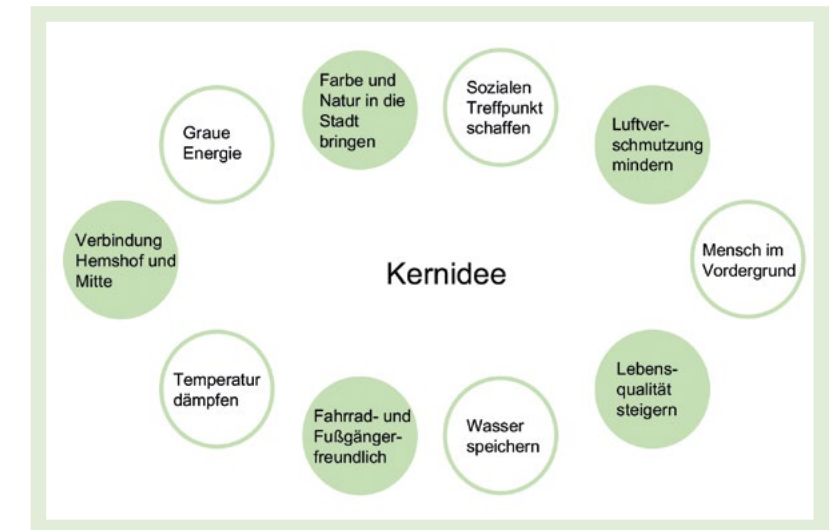


Idee für eine Gestaltungsvariante für die Überwölbung der Helmut-Kohl-Allee (Multihalle, Herzogenriedpark, Mannheim).

Das Konzept „Grüne Lunge“ stellt die Menschen in den Mittelpunkt. Die grünen Flächen, die sich über die Helmut-Kohl-Allee wölben, können von den in Ludwigshafen lebenden Menschen als große innerstädtische Grünfläche zur Erholung genutzt werden, während Verkehrslärm und Emissionen weitgehend reduziert werden. Eine grüne Lunge schafft als Ort der Begegnung eine lebendige Verbindung zwischen Ludwigshafen Nord und Mitte. Dazu tragen auch die vorgesehenen Fahrrad- und Fußgängerwege bei, die sich durch die Grünfläche ziehen. Die Luftqualität in der Stadt verbessert sich durch die zusätzliche Begrünung, die im Sommer auch dazu beiträgt, Wasser in den Pflanzen zurückzuhalten, temporär zu speichern und zu verdunsten. Der dabei entstehende Kühlungseffekt führt zu einer weiteren Verbesserung des Stadtklimas.

Zum Bau neuer Gebäude, wie etwa erforderliche Mobilitäts-hubs, kann die erhaltene Tragstruktur der aktuellen Hochstraße genutzt werden, um so mit der vorhandenen grauen Energie ressourcenschonend umzugehen.

Die Gestaltung und Angebote der parkähnlichen Landschaft tragen dazu bei, die Lebensqualität in der Stadt und die Nutzung innerstädtischer Flächen zu verbessern, die durch diese Maßnahmen nicht mehr als autogerechte Stadt wahrgenommen werden. Die grünen Flächen verbessern die Qualität der heutigen, als unangenehm empfundenen Angsträume unter der Hochstraße. Ein Teil der freien Flächen kann für den Bau von Wohngebäuden oder für gewerbliche Nutzungen vorgesehen werden.

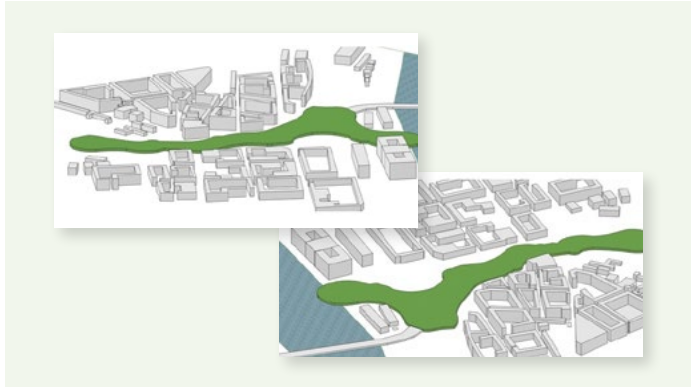


Die Vorteile einer grünen Lunge auf einen Blick.

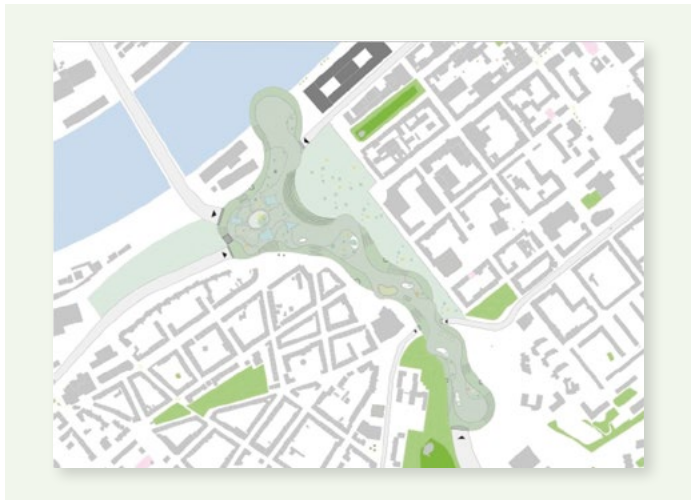
Die Verbindung der neu geschaffenen Grünflächen zum Rhein bringt die Stadt und ihre Menschen an den Fluss. Das ist insbesondere in dem Gebiet zwischen Ludwigshafen Nord und Mitte wichtig, da es in diesen Stadtteilen zu wenige attraktive Zugänge zum Fluss gibt.



Illustrationen der begrünt Flächen südlich der Helmut-Kohl-Allee.



Darstellung des Verlaufs der „Grünen Lunge“ entlang der Helmut-Kohl-Allee.

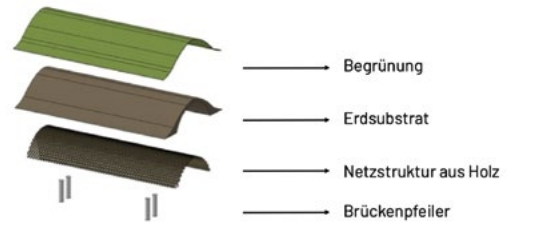


Grüne Lunge mit Zugängen zur Helmut-Kohl-Allee (schwarze Pfeile). Die Höhen der einem natürlichen Landschaftsraum nachempfundenen Hügellandschaft variieren und machen den neuen Stadtraum lebendig.



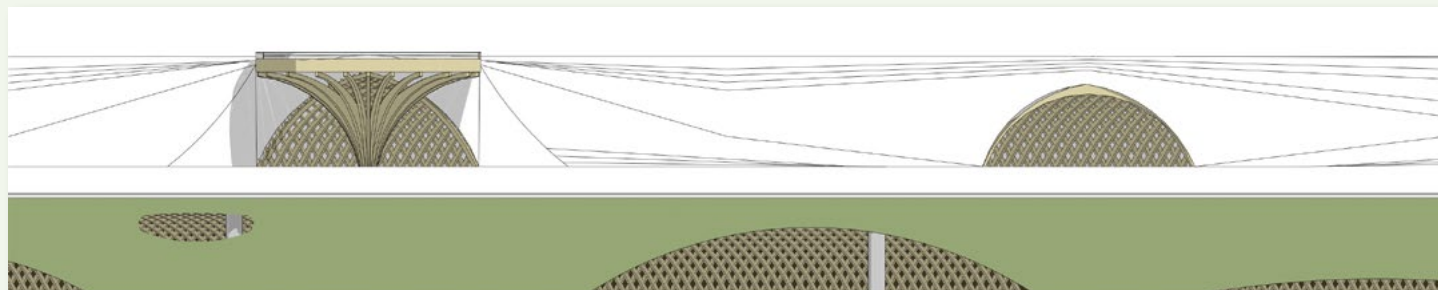
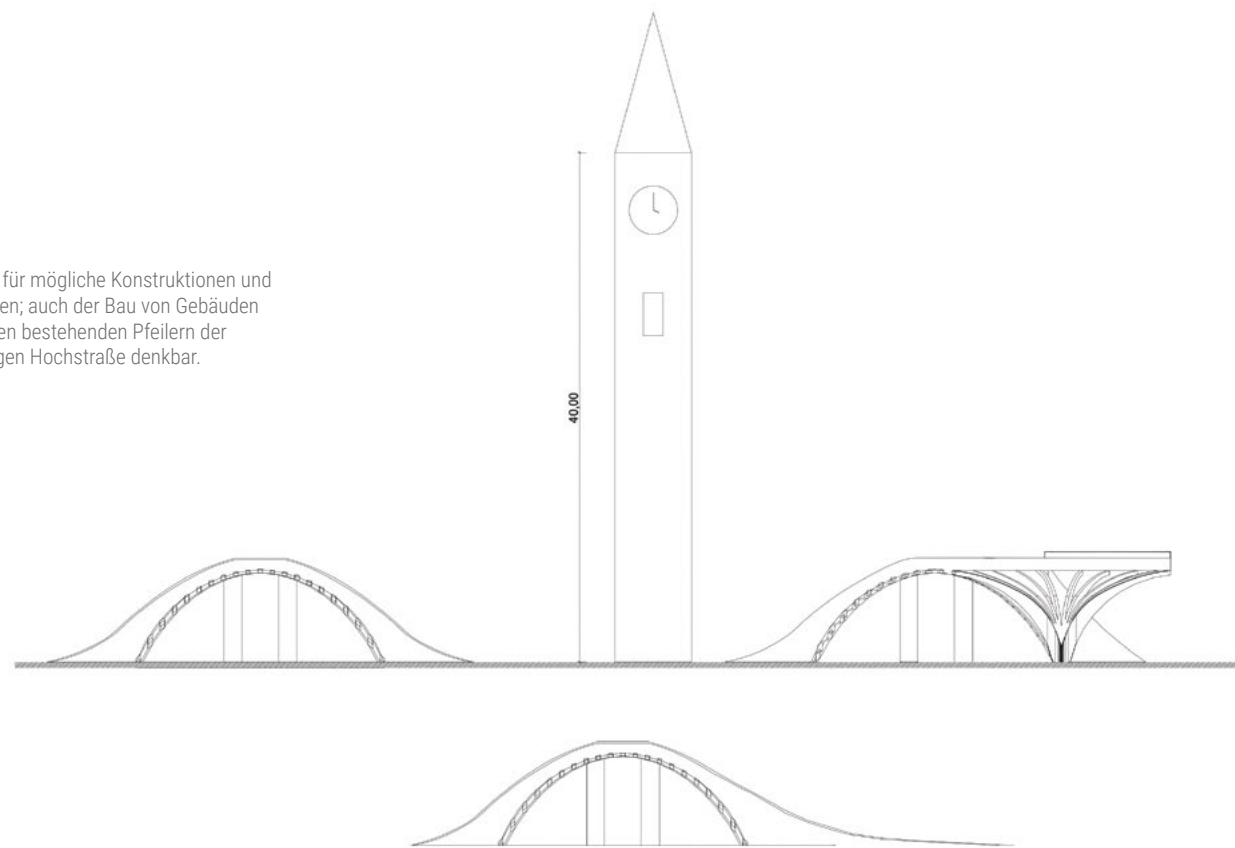
Plätze (weiß) mit hoher Aufenthaltsqualität ergänzen die Parkanlagen durch Spiel- und Sportflächen.

Explosionszeichnung



Technischer Aufbau der Hügellandschaft in mehreren Schichten.

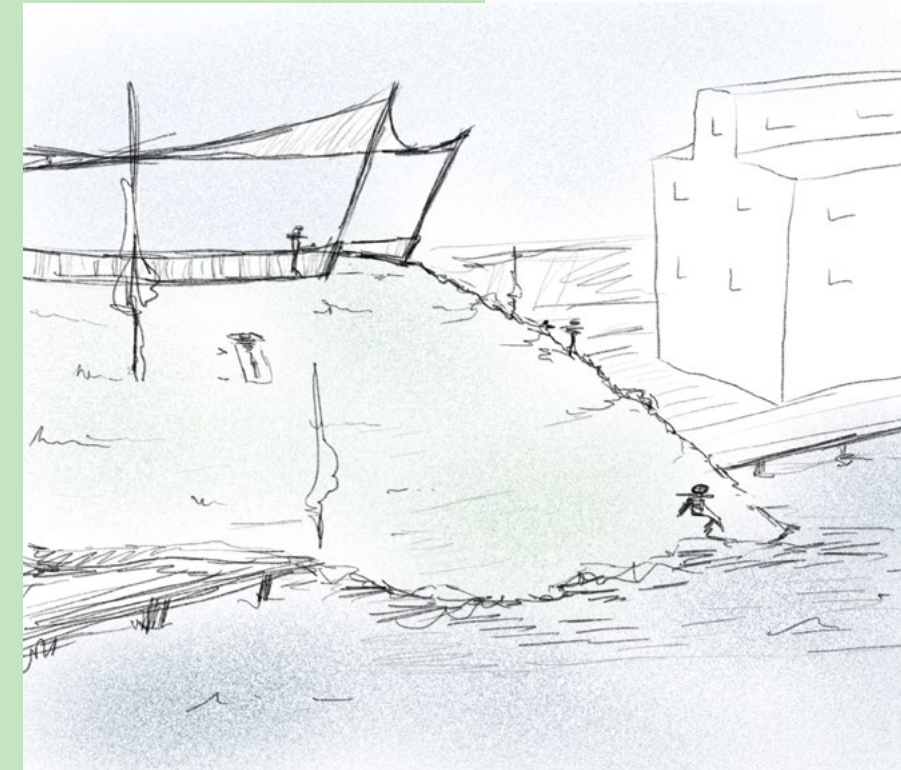
Schnitte für mögliche Konstruktionen und Nutzungen; auch der Bau von Gebäuden ist auf den bestehenden Pfeilern der ehemaligen Hochstraße denkbar.



Plattformen und Lüftungsöffnungen, um Abgase nach außen zu befördern.

Kommentar von Prof. Michael Spies, Hochschule Mainz:

Das Konzept greift den Wunsch der in Ludwigshafen lebenden Menschen auf, die Stadt an möglichst vielen Stellen an den Rhein zu bringen. Ebenfalls wertvoll ist der Impuls, vorhandene Strukturen der Grün- und Freiräume aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Die gewählten Bildwelten eines Landschaftsparks wecken starke Emotionen, die zum Beispiel durch eine Landesgartenschau einen Weg in die Realisierung finden könnten. Die geplante Hügellandschaft hat eine harmonische organische Form und bereichert die bestehende städtebauliche Struktur. Auch bei diesem Konzept wird die Chance genutzt, auf Bodenversiegelungen der frei werdenden Flächen zu verzichten – eine Entscheidung, die aufgrund des Klimawandels wichtig ist für die Stadt der Zukunft und eine naturnahe Lösung aufzeigt.



Die grüne Hügellandschaft endet mit einem Stadtstrand am Rhein.

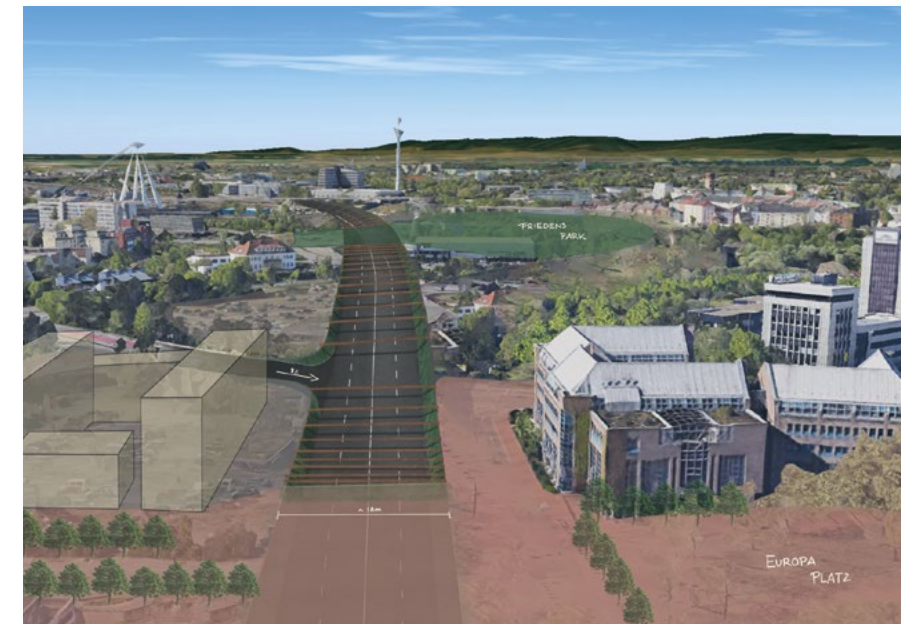
BEITRAG DER GRUPPE 4

LU CONNECT

Lea Ammenhäuser, Jannik Bublitz, Chris Bux,
Frederik Geppert, Sophia Willer

In diesem Vorschlag ist die Helmut-Kohl-Allee so weit in den Boden abgesenkt, dass sie für den Betrachter unsichtbar ist. Um die Stadtteile Ludwigshafen Nord und Mitte zu verbinden, sind mehrere ebenerdige, breite Übergänge vorgesehen, die die Allee überspannen.

Breite Übergänge und Öffnungen, die einen Blick auf die Helmut-Kohl-Allee freigeben und sie tagsüber mit natürlichem Licht versorgen, prägen den Vorschlag LU connect. Neben den breiten Querungen schaffen variierende Gestaltungselemente entlang der neuen Allee Verbindungen zwischen den nördlich und südlich der Stadtstraße liegenden Quartieren in den Stadtteilen Nord und Mitte. Um die bisher untergenutzten Flächen zu beleben, sind an den breiten Überwegen attraktive Freizeitangebote sowie Grünflächen zur Erholung vorgesehen. Im Mittelpunkt stehen auch bei diesem Konzept die Menschen und nicht der Verkehr.



Konzeptionelle Idee: Tiefergelegte Helmut-Kohl-Allee mit Querungen, die die angrenzenden Quartiere miteinander verbinden (Bild oben und folgende Seite).



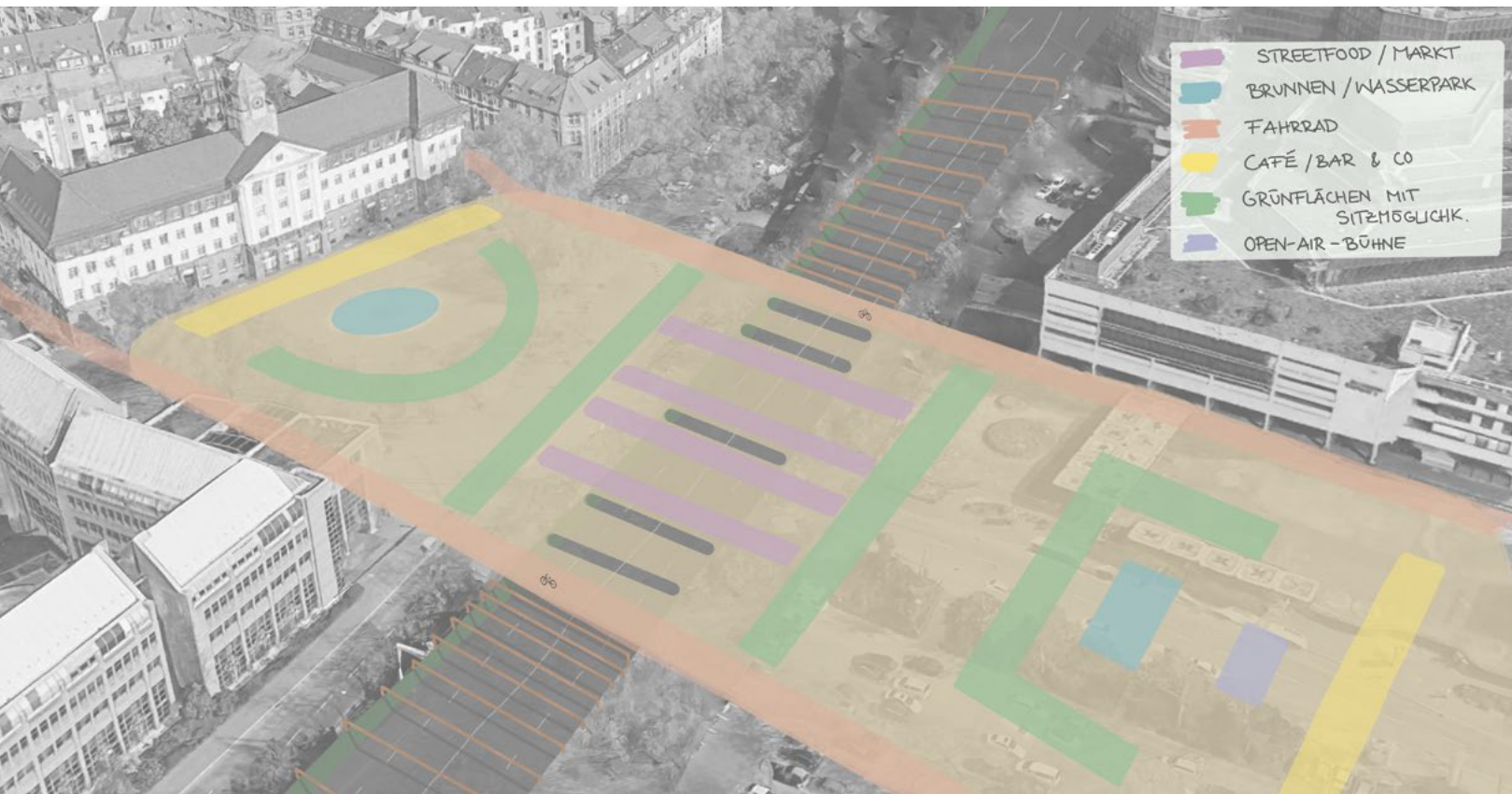
Die Verbindungen knüpfen an zwei Stellen an bestehende Flächen und Plätze an: zum einen zwischen dem Friedenspark in Richtung Ludwigshafen Mitte in den Bestand hinein, zum anderen zwischen dem Europaplatz in Richtung Süden zu einem neu zu schaffenden Platz. Denkbar wären darüber hinaus zwei weitere, jedoch kleinere Querungen.

Das Areal am Friedenspark soll – so der Vorschlag – naturnah mit einem kleinen Wald gestaltet werden, während am Europaplatz urbane und kulturelle Angebote zu finden sein sollen.



Sichtachsen verbinden Ludwigshafen Nord und Mitte.

Bestehende Plätze und Parks sind durch breite Querungen miteinander verbunden.



Ideen zur Ausgestaltung der Querung am Europaplatz. Die verschiedenen, farbig markierten Flächen repräsentieren unterschiedliche Nutzungen.

Die schmalen Überbrückungen der Öffnungen können flexibel gestaltet werden. Sie symbolisieren den verbindenden Charakter des Ensembles.

Eine Begrünung der Wände trägt dazu bei, den Verkehrslärm der mehrspurigen Straße zu verringern.

Als Gestaltungselemente sind organische Strukturen denkbar. Durch diese abwechslungsreiche Gestaltung wird die Querung der Stadt auch für den motorisierten Verkehr interessant und abwechslungsreich.



Begrünung der Wände, verbindende Strukturen aus der Perspektive der Helmut-Kohl-Allee (Bild oben) und von oben (Bild links).

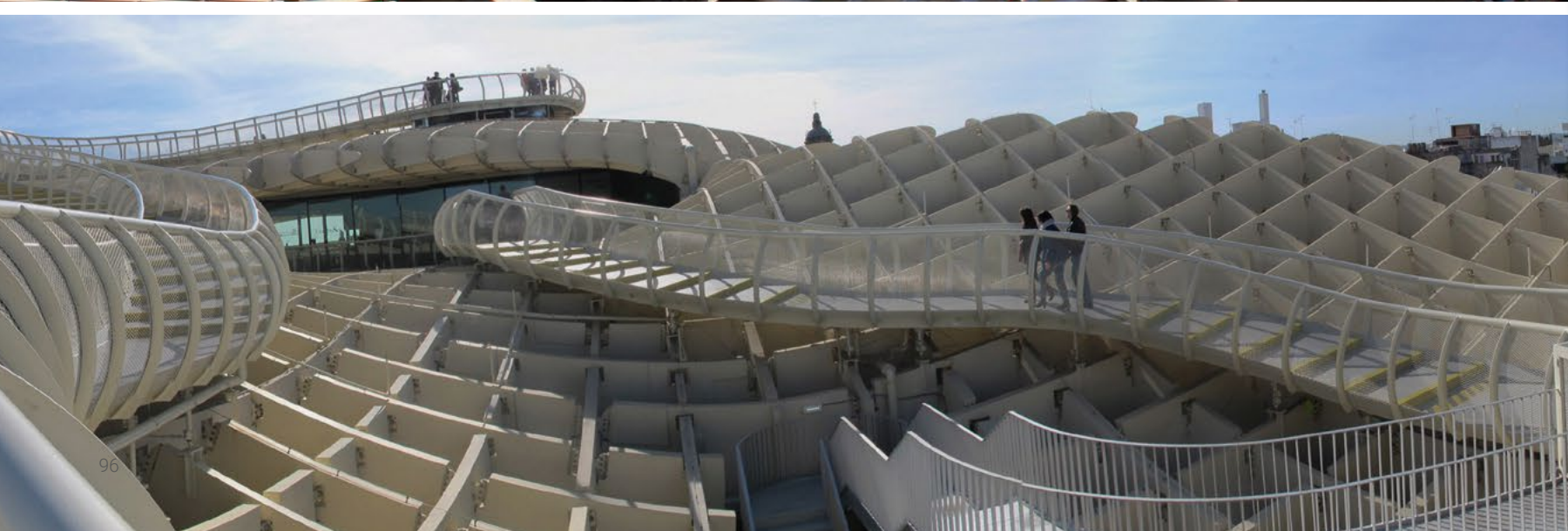


Ideen für Gestaltungsvarianten für die Öffnungen der tiefergelegten Helmut-Kohl-Allee (Beispiel oben: Bahnhof Lissabon Oriente, unten: Metropol Parasol in Sevilla).

Kommentar von Prof. Michael Spies, Hochschule Mainz:

Das Konzept verdeutlicht, dass die Studierenden die eben-erdig geplante Helmut-Kohl-Allee gerne weniger sichtbar positionieren würden, um die Stadtteile Ludwigshafen Nord und Mitte besser miteinander zu verbinden. Mit dem Tieferlegen von Straßen in Tunnelsysteme haben Städte wie Düsseldorf mit der Rheinuferstraße gute Erfahrungen gesammelt. Ein zusätzlicher Nutzen wäre die Schaffung größerer zusammenhängender Areale, die als grüne, parkartige Verbindungen genutzt werden könnten. Die einführenden Referate und die vorliegenden Pläne verdeutlichen

jedoch, dass aufgrund der im Untergrund verlaufenden Tunnel und Leitungen ein durchgängiges Tieferlegen der Helmut-Kohl-Allee nicht möglich ist, auch aufgrund der hierdurch zu erwartenden Zusatzkosten. Dennoch wäre es – wie in anderen Konzepten gezeigt – durch breite Überwege denkbar, das Areal attraktiver zu gestalten, die Lärmemissionen in Teilbereichen zu reduzieren und insgesamt die Idee des Verbindens zu realisieren.



Die grüne Hügellandschaft endet mit einem Stadtstrand am Rhein.

BEITRAG DER GRUPPE 5

PULSADER

Selin Demir, Luca Knödler, Carlotta Schirrmeister,
Moritz Steimel, Marvin Vollstädt

Kernidee des Konzepts „Pulsader“ ist der Erhalt und die Umnutzung der Hochstraße Nord, einem Markenzeichen der Stadt, zu einer begrünten Fläche für Fußgänger und Radverkehr. Auf den Bau einer neuen Straße soll angesichts des Klimawandels und der unklaren Zukunft der Mobilität verzichtet werden.

Nimmt man das Pariser Klimaabkommen ernst, ist es nach Ansicht der Gruppe „Pulsader“ keine Option, den motorisierten Verkehr in der Stadt zu halten. Der Bau einer neuen mehrspurigen Stadtstraße nach dem Rückbau der Hochstraße Nord trägt jedoch genau dazu bei. Darüber hinaus verursacht der Neubau zusätzlichen CO₂-Ausstoß, während durch den Abriss der Hochstraße graue Energie, die in der Konstruktion steckt, verloren geht. Zugleich ist unsicher, ob und inwieweit das Auto das Fortbewegungsmittel der Zukunft sein wird. Zudem ist die Verbindung der Stadtteile Nord und Mitte durch den Bau der ebenerdigen Helmut-Kohl-Allee womöglich schwieriger zu bewerkstelligen als mit den aktuell bestehenden Durchgängen unter der Hochstraße.



Statt einer Straße durchzieht eine grüne Ader die Stadt.

Handlungsfelder

Vor dem Hintergrund des vom Fraunhofer Institut (vgl. S. 26 ff. der Dokumentation) erarbeiteten Stärken-/Schwächen-Profiles der Stadt eröffnet sich eine Reihe interessanter Handlungsfelder, die sich durch eine Umwidmung der Hochstraße Nord erzielen ließen.

» Gesellschaft und Kultur:

Dem Bedarf an Schulen und Bildungseinrichtungen sowie dem fehlenden Wohnraum kann durch eine Weiternutzung und Umwidmung möglichst vieler entlang der Hochstraße Nord befindlicher Bestandsgebäude entgegengewirkt werden. Dies verringert den Verlust von grauer Energie. Denkbar sind Mischnutzungen, generationenübergreifende Nutzungen sowie gewerbliche Nutzungen wie Werkstätten.

» Technik und Innovation:

Aktuell ist die Stadt von Abgasen belastet und durch Verkehrslärm geprägt. Die Fahrradfreundlichkeit ist gering und sollte ausgebaut werden, zum Beispiel durch Ausleihmöglichkeiten sowie eine autofreie Grünstraße, die Fußgängern und Fahrradfahrern ausreichend Platz bietet.

» Architektur:

Angsträume unter der Hochstraße, wenig attraktiv gestaltete Plätze und Parks, zu wenig Wohnraum für alle Schichten – diesen Herausforderungen kann man begegnen, indem man neben und unter der dann autoverkehrsreichen Hochstraße diversifizierte Formen von Wohnraum und Gewerbeflächen schafft. Dadurch käme es zu einer stärkeren sozialen und kulturellen Durchmischung der Stadtgesellschaft.

» Klima:

Ludwigshafen hat zu wenige zentrumsnahe Grünflächen, kaum Frischluftzufuhr von außen und durch die produzierenden Betriebe eine schlechte Luftqualität. Eine Umwidmung der Hochstraße Nord würde Raum für mehr Grünflächen und Gärten schaffen und so das innerstädtische Klima verbessern.

» Politik und Wirtschaft:

Ludwigshafen hat eine hohe Abhängigkeit von der BASF. Die Arbeitslosenquote lag 2019 mit 8,4 Prozent höher als im bundesdeutschen Durchschnitt, der aktuell bei 5,7 Prozent liegt. Da der Abriss der Hochstraße Nord und die damit verbundene Flächensanierung sowie der Neubau der Stadtstraße extrem teuer sind, könnten die vorgesehenen Mittel bei einer Umwidmung der Hochstraße eingespart und prinzipiell für zukunftsorientierte Zwecke genutzt werden.

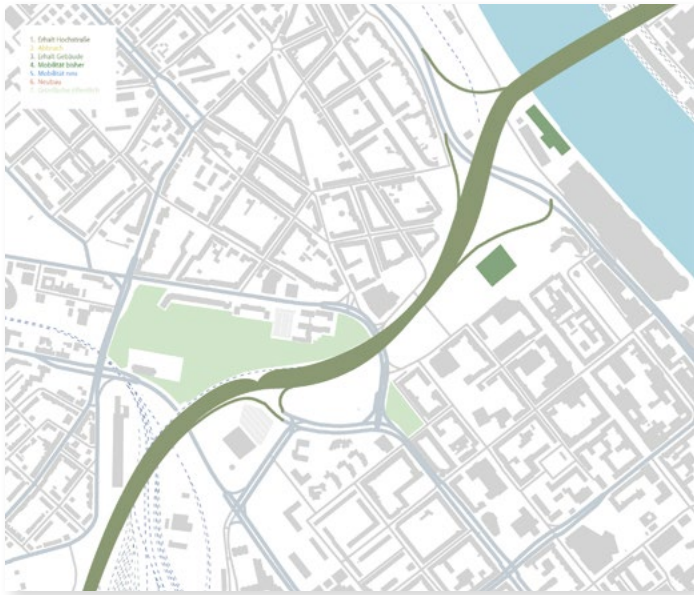


Verlauf der aktuellen Hochstraße Nord.

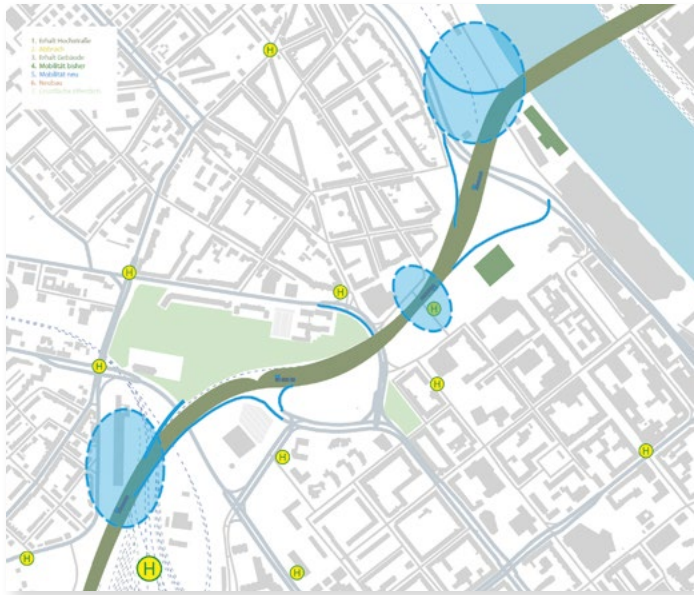
Verlauf der grünen Pulsader durch die Stadt.

Planabschnitte

Die Umnutzung der Hochstraße Nord sollte mit so wenig Abriss wie möglich erreicht werden. Das gilt besonders für das Areal unterhalb des Rathauses und die dortigen Straßenzüge. Die dort befindlichen Gebäude sollen erhalten und einer anderen Nutzung zugeführt werden, um sensibel mit grauer Energie umzugehen.

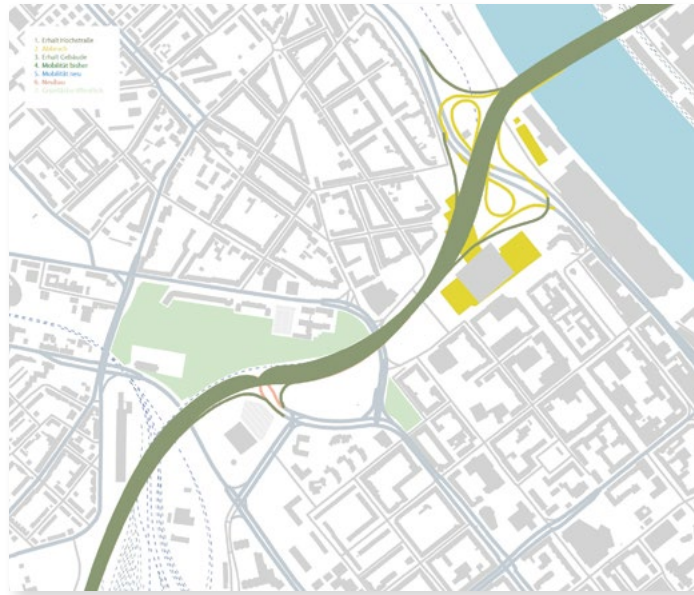


Verlauf der grünen Pulsader durch die Stadt.

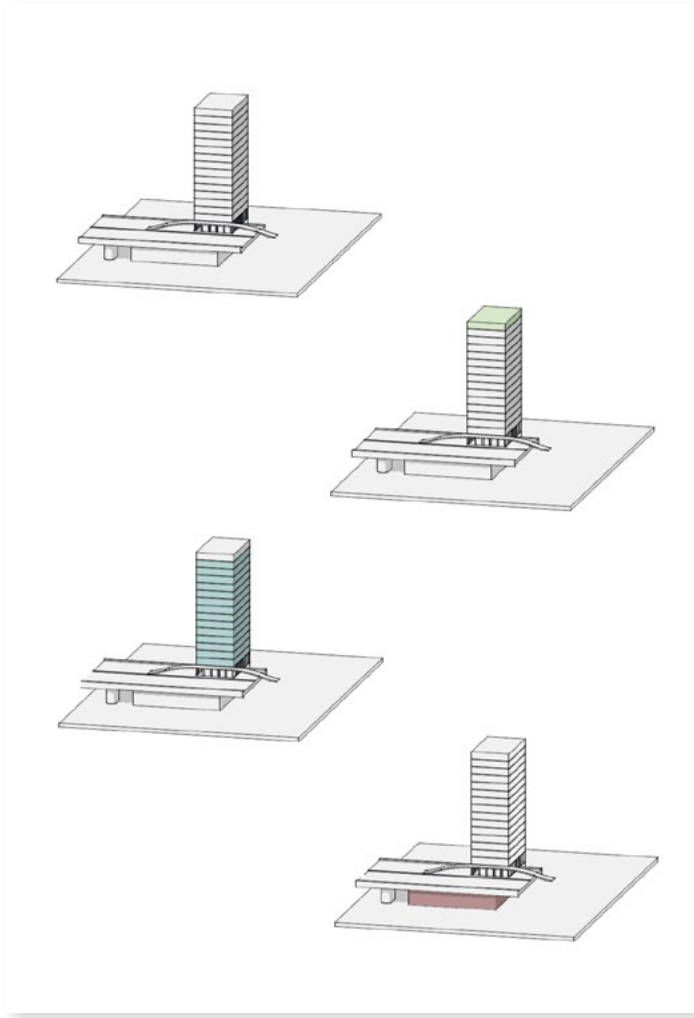


Standorte der Mobility Hubs (in blau).

Ebenfalls bestehen bleibt die vorhandene ÖPNV-Anbindung. Für Fahrradfahrer, Fußgänger und Menschen mit körperlichen Einschränkungen sind zusätzliche Aufgänge in Form von Treppen, Rampen sowie Aufzügen einzuplanen. Die verschiedenen Mobilitätsformen werden zeit- und wegesparend in Hubs miteinander vernetzt.



Minimale Eingriffe durch Abriss (in Gelb).



Mischnutzungsgebäude.



Grünflächen als Erholungs-, Freizeit- und Frischluftbereiche.

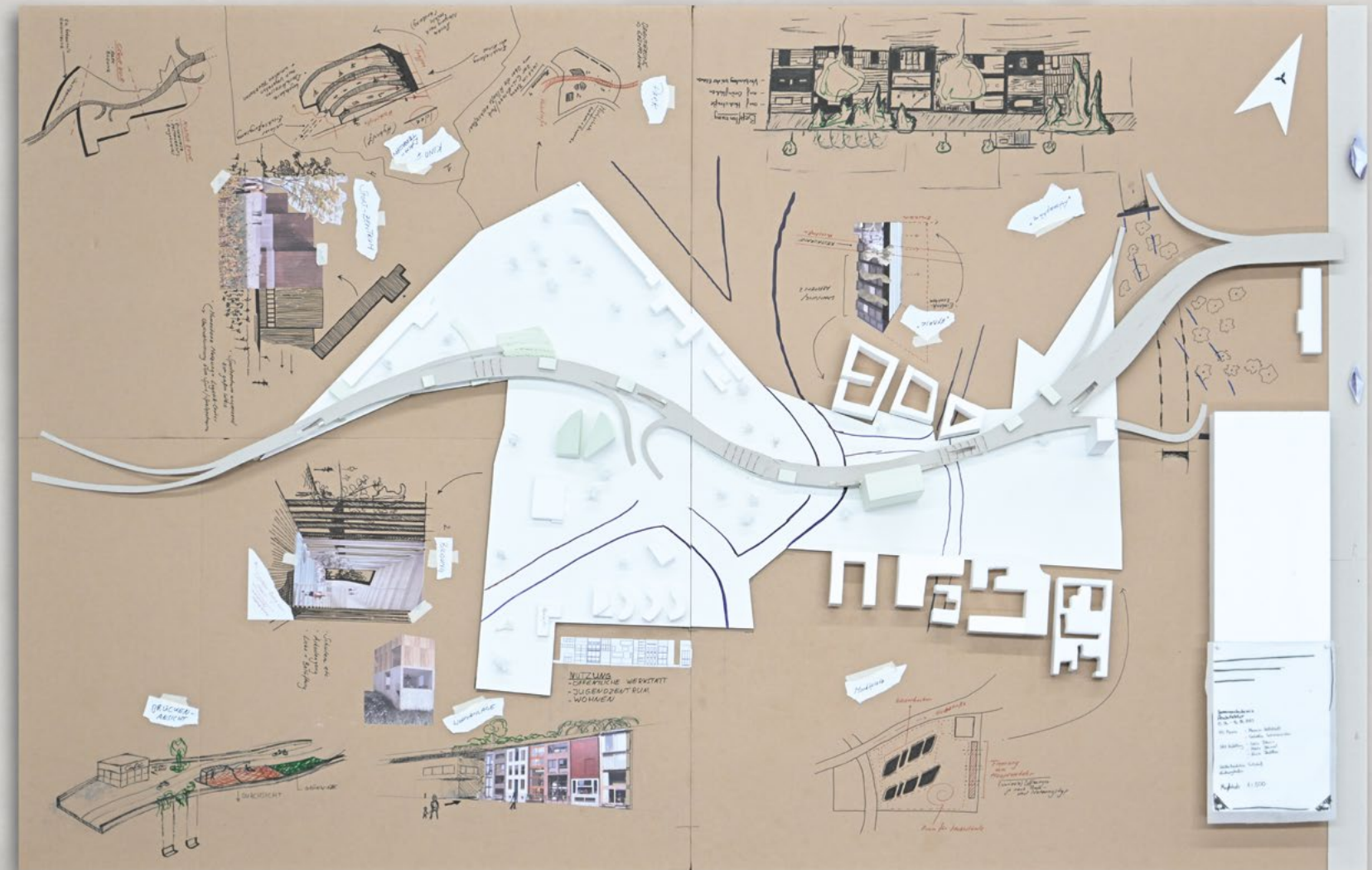
Die vorhandenen Zufahrtswege zur Hochstraße, insbesondere in Rheinnähe, bleiben erhalten und dienen künftig der Anbindung der Wohnquartiere und Grünflächen an die grüne Hochstraße. Eine große, bis zum Rhein führende Grünfläche ist ein neuer Freizeit- und Erholungsraum der Stadt.

Auch der Rathausplatz bleibt erhalten und wird durch Leihstationen für Fahrräder sowie integrierte Wasserflächen aufgewertet.

Entlang der Hochstraße können an verschiedenen Stellen zusätzliche Gebäude für Bildung, Generationenwohnen oder Kultur gebaut werden. Freiflächen wie das Baufeld Q5 eignen sich für eine Neubebauung im Geschosswohnungsbau.



Lageplan gesamt.



Modell.



Kommentar von Prof. Dr. Marc Kirschbaum, Hochschule Heidelberg:

Mit dem Konzept „Pulsader“ adressieren die Studierenden die zentralen Herausforderungen Ludwigshafens und schlagen sie in geradezu radikaler Klarheit vor: Einerseits werden die städtebauliche Identität und der „Markenkern“ Ludwigshafens gewahrt, die sich am deutlichsten anhand der Hochstraße manifestieren. Andererseits argumentieren die Studierenden auf Grundlage der Herausforderungen des Klimawandels, der einen Abriss vorhandener Infrastruktur geradezu verbietet und vielmehr neue Potenziale auch solch schwieriger Räume entlang von Verkehrsachsen sucht. Entlang der Hochstraße Nord werden Möglichkeitsräume verdeutlicht und Additionen neuer Bauwerke als Holzkonstruktion vorgesehen. Es entsteht ein bandartiger Park mit hoher Aufenthaltsqualität, was einen städtebaulichen

Paradigmenwechsel hin zu einer Stadt verdeutlicht, die für die Menschen da ist und erlebbar ist. Dass dabei auch die Tragfähigkeit einer solchen Hochstraße womöglich nach einer punktuellen Ertüchtigung verlangt, ist evident. In Summe wird jedoch CO₂ gespart und zudem eine Haltung dokumentiert, die aus einer unmissverständlich klaren Analyse heraus erfolgt. Auch wenn die Lösung des momentanen Verkehrsaufkommens und des Transitverkehrs hier nicht im Zentrum stehen und ein fortfolgendes, womöglich auch reduziertes, Angebot angedacht werden muss, wird mit diesem Konzept eine überzeugende Lösung gefunden, der in der weiteren Diskussion für die Stadtentwicklung genug Raum gegeben werden sollte.

BEITRAG DER GRUPPE 6

THE GREEN LINE

Kim-Lisa Dollt, Daniela Gaß, Selina Reithmeier,
Lisa Stemler, Lisa Weber, Ariane Wulfert

Im Gegensatz zu den anderen Arbeiten widmet sich das Konzept „The Green Line“ der möglichen Ausgestaltung eines Baufeldes. Der Vorschlag bezieht sich auf das Baufeld Q5, das direkt neben dem Hauptbahnhof in Ludwigshafen liegt. Die einzelnen Module lassen sich jedoch auf die anderen Baufelder entlang der Helmut-Kohl-Allee übertragen.

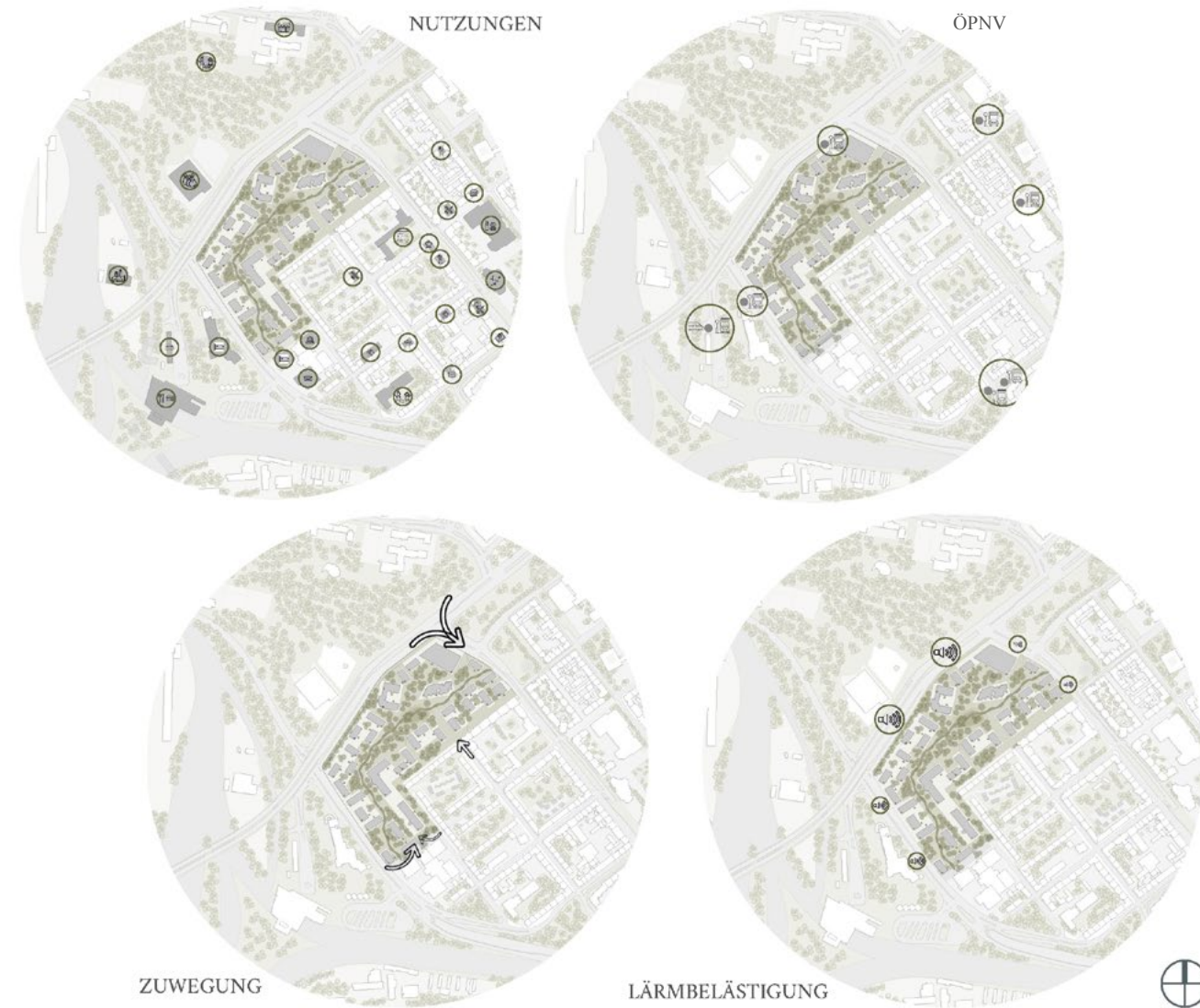
Ziel der Ausarbeitungen ist es, ein lebendiges und attraktives Quartier zu schaffen, das ein Ort zum Wohlfühlen und Verweilen ist. Dazu braucht es im Quartier eine ausgewogene Mischung aus Wohnungen, Büros, Geschäften und Gastronomie, wobei die beiden letztgenannten Angebote idealerweise in der Erdgeschosszone anzusiedeln sind.

Die Verkehrsanbindung des Quartiers ist durch die Nähe des Bahnhofs ideal, hier gibt es auch Anbindungen an den öffentlichen Nahverkehr. Zusätzlich sollen Fahrradstellplätze und Carsharing-Angebote eine nachhaltige Mobilität fördern. Das Quartier an sich ist verkehrsberuhigt. Für die Fahrzeuge der Bewohner und Besucher ist ein am Rand des Areals liegendes Parkhaus vorgesehen.

Die Attraktivität des Quartiers ist durch Grünflächen und öffentliche Plätze gewährleistet. Hinsichtlich der Geländetopografie sind verschiedene Zonen sowie Hochpunkte vorgesehen. Teil des Quartiers sind außerdem eine Freilichtbühne und öffentliches Grün für das Altenwohnheim. Wasserbereiche, in denen das Regenwasser der Flachdächer aufgefangen wird, verbessern das Kleinklima.

Die Erschließung des Quartiers für Fußgänger und Fahrradfahrer ist ein Weg in Helix-Struktur mit geradläufigem Pendant, das Fuß- und Radwege miteinander verbindet. Dieser Weg schlängelt sich als „Green Line“ durch das Quartier und schließt an bereits vorhandene öffentliche Grünbereiche an.

Das Konzept berücksichtigt die bereits bestehende Bebauung und Gebäudenutzungen. Es gibt im Bestand Bildungseinrichtungen, ein Altenheim sowie Restaurants. Der ÖPNV kommt aus westlicher Richtung vom Bahnhof, was eine gute Anbindung des Quartiers ermöglicht. Die Zuwegung der Menschen kommt vor allem vom Bahnhof, den Hauptverkehrsachsen und der Innenstadt. Lärmquellen sind neben bestehenden Straßen vor allem die geplante Helmut-Kohl-Allee, deren Lärmeintrag sich durch verschiedene Gebäudetypologien und Nutzungen relativieren lässt.



Umbauten und Eingriffe

Um möglichst viel graue Energie zu erhalten, wurde bei einer Ortsbegehung entschieden, welche Gebäude zurückgebaut und welche erhalten werden sollten. So sollen, um die Verkehrswende voranzutreiben, die Tankstelle sowie zwei Parkplätze abgerissen beziehungsweise zurückgebaut werden. Stattdessen ist im Quartier ein Mobilitätshub vorgesehen. Zwei ältere, energetisch schwierige Gebäude, die aktuell fürs Wohnen beziehungsweise als Altenheim genutzt werden, sollen zurückgebaut werden, ebenso ein Büroblock, der durch einen Neubau für neue Arbeitsformen ersetzt werden soll. Alle anderen Bestandsgebäude werden erhalten und gegebenenfalls umgenutzt.

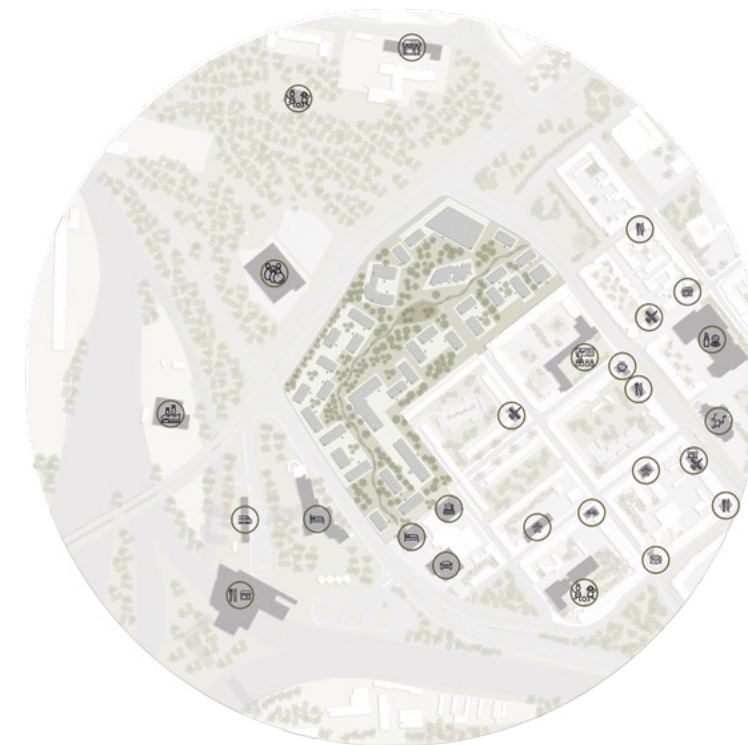
Wichtiges Merkmal des neuen Quartiers ist zum einen die offene Struktur, zum anderen die Gebäudetypologie der Cluster, um eine Blockrandbebauung zu vermeiden. Die Cluster bestehen aus jeweils drei Gebäuden, die u-förmig angeordnet sind und sich für verschiedene Nutzungen eignen. Die Clusterbauweise ermöglicht es, Stadtquartiere flexibel zu gestalten, indem Gebäude hinzu- oder weggenommen werden, sodass man flexibel entscheiden kann, wie dicht die Bebauung ist. Ein solches Raster ließe sich sogar auf eine komplette Stadt übertragen. Im Konzept werden die Cluster vor allem von Wohngebäuden gebildet, um den Wohnungsbedarf der Stadt abzudecken. Insgesamt sind 500 Wohneinheiten für 1.300 Bewohner vorgesehen.



Am Modell kann man sehen, dass die Green Line, die das Quartier durchzieht, die verschiedenen Gebäude und Cluster miteinander verbindet. Sie ermöglicht es, sich im Grünen durch das Quartier zu bewegen. In der Grünfläche befindet sich ein Hochpunkt, an dem zum Beispiel eine Freilichtbühne oder Sportflächen denkbar wären. Weitere Attraktionspunkte sind kleine Gewässer, die aus dem aufgefangenen Regenwasser der Flachdächer gespeist sind. Die Benckiser-Villa könnte man zu einem Kulturort umwidmen.

Als Neubauten sind eine Kindertagesstätte, der Mobilitätshub sowie ein neues Pflegeheim vorgesehen. In diesen Gebäuden befinden sich in den Erdgeschosszonen alle für eine funktionierende Nahversorgung notwendigen Geschäfte und Einrichtungen. Alle anderen neu zu erstellenden Gebäude sind für Wohnnutzungen vorgesehen.

Diese Form der Quartiersgestaltung ließe sich auf die anderen Baufelder entlang der neuen Stadtstraße übertragen, die Green Line könnte weitergeführt das verbindende Element der neuen Stadtquartiere sein.



Vorgesehene Nutzungen.



Kommentar von Prof. Rolo Fütterer, Hochschule Kaiserslautern:

Durch den Rückbau nicht notwendiger überdimensionierter Verkehrsräume („Abfahrtsröhre“) können völlig neue Stadträume gedacht werden, die befreit sind von der allzu üblichen Inselbildung durch Verkehrsstrassen. Gerade im Hinblick einer so großen Veränderung und Zerteilung der Stadt durch die neu geplante Helmut-Kohl-Allee ist es wichtig, einer weiteren Fragmentierung entgegenzuwirken und ausreichend große Flächen zur Quartiersbildung zu sichern. Das Konzept zeigt auf, dass unterschiedliche Funktionen auf der großzügigen Fläche möglich sind, die in ihrer Wechselwirkung ein vitales Quartier versprechen. Mittels Clustern gelingt eine zukunftsfähige und flexible Blocktypologie – eine gelungene Alternative zu der in Ludwigshafen üblichen geschlossenen Blockrandbebauung. Das Quartier bildet ein positiv anmutendes Entree zur Stadt, auch für alle mit der Bahn anreisenden Besucherinnen und Besucher. Das Konzept der Cluster ist stufenweise realisierbar und könnte die Stadt auf dem Weg zu einer neuen klimagerechten Identität unterstützen.



Modell.

Schlussbemerkungen zur Sommerakademie Architektur 2023

10 Jahre nach Beginn der Planungen einer Alternative zur Hochstraße Nord verdeutlichten die Ausarbeitungen der Studierenden, welchen Raum die Themen Nachhaltigkeit und Klimawandel bei der jungen Generation heute einnehmen. Die Leitvisionen für nachhaltige Stadtentwicklung und die Leipzig-Charta sind bei dieser Generation angekommen, das belegen bei allen Unterschieden durchgängig die Ausarbeitungen der Studierenden.



Jutta Steinruck,
Oberbürgermeisterin der Stadt Ludwigshafen:

So wichtig es für die Wirtschaft und die Menschen der gesamten Region ist, die Stadtstraße als Transitstraße zu bauen, so wichtig ist es auch, die bestehenden Stadtteile Ludwigshafens möglichst gut vor zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu schützen. Eine Stadt wie Ludwigshafen braucht mehr als nur Straßen, sie braucht lebenswerte Quartiere für die Menschen, die hier leben. Umso wichtiger wird es in den kommenden Jahren sein, bei den Planungen der frei werdenden Flächen das Motto dieser Sommerakademie „Zukunft Stad(t)t Vergangenheit“ im Blick zu behalten. Denn unsere Entscheidungen wirken sich – wie die Entscheidungen in der Zeit des Wiederaufbaus – auf mehrere künftige Generationen aus.

Die freie Bearbeitung des Themas bei dieser Sommerakademie Architektur hat mir einmal mehr vor Augen geführt, wie wichtig es angesichts des Klimawandels und der sich daraus ergebenden Veränderungen des Stadtklimas ist, die vorhandenen Grünflächen und Frischluftschneisen großflächig auszubauen. Die mehrmals aufgetauchte Idee, eine Grün- und Frischluftschneise bis an den Rhein zu führen, entspricht dem vielfach geäußerten Wunsch unserer Stadtgesellschaft, die Stadt näher an den Fluss zu bringen.

Zugleich ist es wichtig, entlang der geplanten Helmut-Kohl-Allee für ausreichenden Lärmschutz in den Quartieren zu sorgen – als Bundesstraße muss diese schließlich die gleiche Nutzlast bewältigen wie die Hochstraße Nord. So charmant ich die Vorschläge der Studierenden finde, die Helmut-Kohl-Allee auch aus Lärmschutzgründen abzusenken, lässt sich dies aufgrund der unterirdisch verlaufenden Tunnel- und Leitungssysteme der Stadt nicht realisieren. Hier tragen wir die Lasten von Entscheidungen, die in den 1960er- und 1970er-Jahren getroffen wurden.

Viele Ideen und Impulse dieser Sommerakademie Architektur werde ich an die mit den Planungen beschäftigten Fachbereiche weitergeben, damit diese versuchen, Mögliches zu realisieren.



Wolfgang van Vliet,
Vorstand der GAG:

Angesichts der Engpässe auf dem Wohnungsmarkt freue ich mich als Vorstand der GAG Ludwigshafen über jede Idee, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und Menschen ein lebenswertes Zuhause zu geben. Ludwigshafen ist eine Schwarmstadt und wird in den kommenden Jahrzehnten weiterwachsen. Die durch den Rückbau der Hochstraße Nord gewonnenen Areale entlang der künftigen Helmut-Kohl-Allee bieten daher eine einmalige Chance, unsere Stadt im Sinne der Morgenstadt-Initiative des Fraunhofer Instituts weiterzuentwickeln und die Themen „Klimaadaptation“, „nachhaltige Mobilität“, „Bildung“ und „Innovation“ weiter voranzutreiben.

Wie das neue Stadtquartier aussieht, das im Umfeld der Helmut-Kohl-Allee entstehen wird, ist noch offen. Diese Sommerakademie Architektur hat unseren Blick dafür geschärft, wie essenziell viele Entscheidungen, die wir in den kommenden Jahren fällen werden, für künftige Generationen sind. Die Studierenden der teilnehmenden Hochschulen haben in ihren Ausarbeitungen viele kritische Punkte aufgezeigt und Lösungen angedacht wie die mit Grün variierenden offenen Strukturen eines Stadtquartiers in Clusterbauweise.

Nachhaltigkeit beim Bauen ist ein weiteres Thema, das es verdient, stärker ins Blickfeld zu rücken: Wie gehen wir mit der grauen Energie um, in diesem Fall vor allem dem Bauschutt, der durch den Abriss der Hochstraße und des Rathaus-Centers entsteht? Mit welchen Nachhaltigkeitskonzepten und Materialien planen wir neue Gebäude für Wohnnutzungen, aber auch für gewerbliche Zwecke? Nicht nur die Zukunft der Städte, auch die Zukunft des Bauens erfordert es, neu und interdisziplinär zu denken und dabei technologische Entwicklungen im Blick zu behalten.

Viele der genannten Themen sind bei der diesjährigen Sommerakademie Architektur bereits angeklungen und verdienen es, vertieft zu werden. Für diese Impulse möchte ich den Studierenden und ihren Dozenten an dieser Stelle danken.



Professor Rolo Fütterer,
Hochschule Kaiserslautern:

Die Sommerakademie Architektur hatte sich viel vorgenommen in 2023: Die Studierenden arbeiteten an einem der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands und setzten exemplarisch Akzente für Mensch, Quartier und Nachbarschaften in der Stadt. Dabei finden die Annäherungen an diese Themenfelder auf unterschiedlichste Weise in den Konzepten ihren Ausdruck. Mutig, beherzt und nonkonform sind auch die Ergebnisse und Positionen, die sicher zum Denken anregen werden. Die Sommerakademie 2023 hat nur Gewinner: hochschul- und semesterübergreifende Teamarbeit für Studierende, fachlicher und informeller Austausch unter den Dozenten, Dialog mit interessierten Bewohnern der Stadt sowie mit Fachbehörden und der Politik. Das Format der Sommerakademie Architektur löst den oftmals gefragten Dialog für Planungsprozesse ein, bringt Menschen zusammen und arbeitet mit Ideen für eine bessere Zukunft.



Prof. Dr. Marc Kirschbaum,
Hochschule Heidelberg:

Die GAG-Sommerakademie ist eine herausragende Veranstaltung, bei der die Fäden gesellschaftspolitischer und städtebaulicher Herausforderungen zusammengespinnen werden können. Das Wilhelm-Hack-Museum bildet die Bühne und wird dabei zeitweise zur „Polis“ Ludwigshafens – ganz im Sinne eines demokratischen Ideals, bei der öffentliche Angelegenheiten auch den nötigen Diskussionsraum mit verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren erhalten. Städtebau und Architektur sind die sichtbarsten öffentlichen Angelegenheiten. Lokale städtebauliche Themen werden von Studierenden bearbeitet und mitunter hilft es, die immer vorhandenen Sachzwänge auch einmal auszublenden, um einen Blick für die wesentlichen Dinge zu bekommen. Hier

entsteht ein Mehrwert für Ludwigshafen ebenso wie für die Studierenden, die anhand realer Aufgabenstellungen die Auswirkungen ihrer Idee viel besser verstehen können, weil sie an Ort und Stelle besprochen werden.

Die Offenheit aller beteiligten Akteure – Politik, Verwaltung, Wohnungswirtschaft, Bürgerinnen und Bürger, Studierende wie Professoren – ist beeindruckend und zeigt, dass es für komplexe und teils ambivalente Themen wie die städtebauliche Entwicklung unbedingt eine kluge Debatte braucht, in der es fast nie die eine einfache Lösung gibt. Diese Debatte hatten wir in der diesjährigen Sommerakademie Architektur. Wenn dabei einzelne Punkte Einzug in die Planung finden, wäre viel erreicht. Selbst wenn dies nicht erfolgt, ist viel erreicht, denn die Studierenden haben erleben dürfen, wie sie sich mit ihrer Fachexpertise zukünftig einbringen können, ja müssen.



Professor Michael Spies,
Hochschule Mainz:

„Zukunft Stad(t)t Vergangenheit“ lautete das Thema der diesjährigen Sommerakademie. Ein großes und herausforderndes Thema, das von den Studierenden der drei Hochschulen mit einer bemerkenswert kritischen Haltung angegangen wurde.

Bei allen Gruppen standen deutlich Themen wie Klimawandel und Bedeutung für die klimagerechte Stadtentwicklung, veränderte Mobilitätskonzepte, resiliente Gebäudestrukturen, Nachhaltigkeit und Recyclingaspekte im Vordergrund. Der Option einer durchgängigen großflächigen Neugestaltung von Stadtquartieren wurde eher eine Absage erteilt. Stattdessen verfolgten die Teams ange-

messene, sozial und stadträumlich verträgliche moderate Konzepte. Die Konzentration lag auf Kernbereichen, die als Schwerpunkte mit vielfältigen quartiersübergreifenden Funktionen entwickelt wurden.

Sie zielten mit der zunehmenden Bedeutung von Grün- und Freibereichen und dem Aspekt der Reduzierung des Fahrverkehrs auf die nachhaltige Verbesserung der Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität ab.

Mit bemerkenswerter Dynamik und intensiven kreativen Auseinandersetzungen innerhalb der Teams wurden innerhalb der kurzen Workshopzeit überzeugende Ideen und Konzepte entwickelt, die der Öffentlichkeit präsentiert wurden und zu weiteren Diskussionen anregten.

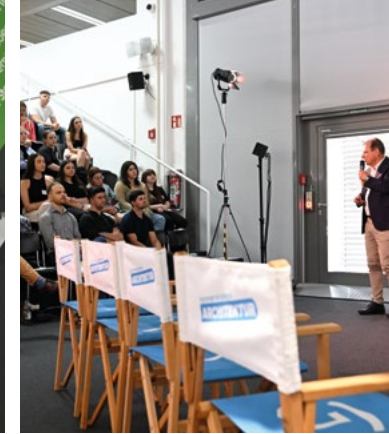
Mein Dank im Namen der Hochschule Mainz geht an alle Initiatoren und Akteure der Sommerakademie, die den Studierenden ein bewährtes und attraktives Format zur Auseinandersetzung mit zeitaktuellen Themen anbieten, um Beiträge für eine Verbesserung der Lebensqualität und ein gutes Zusammenleben in der Stadt Ludwigshafen zu leisten.

Bildquellen:

S. 1–11	Ben Pakalski
S. 12	Bild links: Joachim Werkmeister Bild rechts: Immanuel Giel (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Neckisches_rotes_Kleid_für_marode_Brücken_-_panoramio.jpg), „Neckisches rotes Kleid für marode Brücken – panoramio“, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/legalcode
S. 14	Stadt Ludwigshafen am Rhein
S. 15	Mathias Weil – stock.adobe.com
S. 17	Bilder links: Stadtarchiv der Stadt Ludwigshafen am Rhein Bild rechts: Stadt Ludwigshafen am Rhein
S. 18	Stadt Ludwigshafen am Rhein
S. 19	Bild oben: Stadt Ludwigshafen am Rhein Bild unten: Mathias Weil – stock.adobe.com
S. 20–25	Stadt Ludwigshafen am Rhein
S. 27	Entwicklung einer zukunftsweisenden Quartiersstrategie inklusive städtischer Nutzwertbetrachtung in der LP0, Abschlussdokumentation (2022), Fraunhofer IAO, IAT Universität Stuttgart
S. 28	Stadt Ludwigshafen am Rhein
S. 30	Tegel Projekt GmbH / Macina
S. 31	Copenhagen Media Center / Daniel Rasmussen
S. 32	Bicafreiham (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bildungscampus_Freiham.jpg#metadata), https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode
S. 33	Bild oben: INTERBODEN Gruppe Bild unten: Ralph Richter Fotografie
S. 35–36	Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein, Bereich Umwelt und Klima
S. 37	652234- pixabay.com
S. 38	Dolo280 (Diskussion) (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Maudacher_Bruch_Segelflugzeug.jpg), „Maudacher Bruch Segelflugzeug“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/legalcode
S. 39–43	Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein, Bereich Umwelt und Klima

S. 44–47	AllesWirdGut Architekten
S. 48	UmbauStadt PartGmbB
S. 49–51	AllesWirdGut Architekten
S. 52	Bild links oben: tschinkersten fotografie Bild links unten: AllesWirdGut Architekten Bilder rechts: Guilherme Silva da Rosa
S. 53	Bilder links: Kartendaten ©2023 Google, Airbus Maxar Techniologies Bilder rechts: AllesWirdGut Architekten
S. 54–57	AllesWirdGut Architekten
S. 58–68, 75, 80	Ben Pakalski
S. 84	Bild oben: Ben Pakalski Bild unten: Hubert Berberich (HubiB) (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Multihalle07.jpg), „Multihalle07“, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/legalcode
S. 96	Bild oben: MartinPutz (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_Gare_de_Oriente.jpg), „Lisbon Gare de Oriente“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode Bild unten: Rubendene (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Espacio_parasol_Sevilla_UP.jpg), „Espacio parasol Sevilla UP“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode
S. 105–106,114–121	Ben Pakalski
Umschlag Titelbild	Ulrich Oberst
Umschlag Innenseiten	Ben Pakalski

Trotz größter Sorgfalt kann ein Bild aus anderen Quellen stammen. Sollte Ihnen dies auffallen, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.



8. Sommerakademie Architektur

Zukunft Stadt Vergangenheit

Die geplante Helmut-Kohl-Allee, die in einigen Jahren die Hochstraße Nord ersetzen wird, schafft im direkten Umfeld Raum für neue Potenzialflächen. Ihre Ausgestaltung und Nutzung ermöglichen es, die Stadtteile Ludwigshafen Nord und Mitte miteinander zu verbinden, Frei- und Grünräume zu schaffen, neue Wohnungen zu bauen und Firmen anzusiedeln.

Wie würden junge Menschen mit diesen Arealen umgehen und die ihnen innewohnenden Potenziale erschließen? Bei der 8. Sommerakademie Architektur entstanden sechs Konzepte mit unterschiedlichen Handlungsvorschlägen für die insgesamt sechs Baufelder.

ISBN 978-3-00-078140-7