

sommerakademie
ARCHITEKTUR



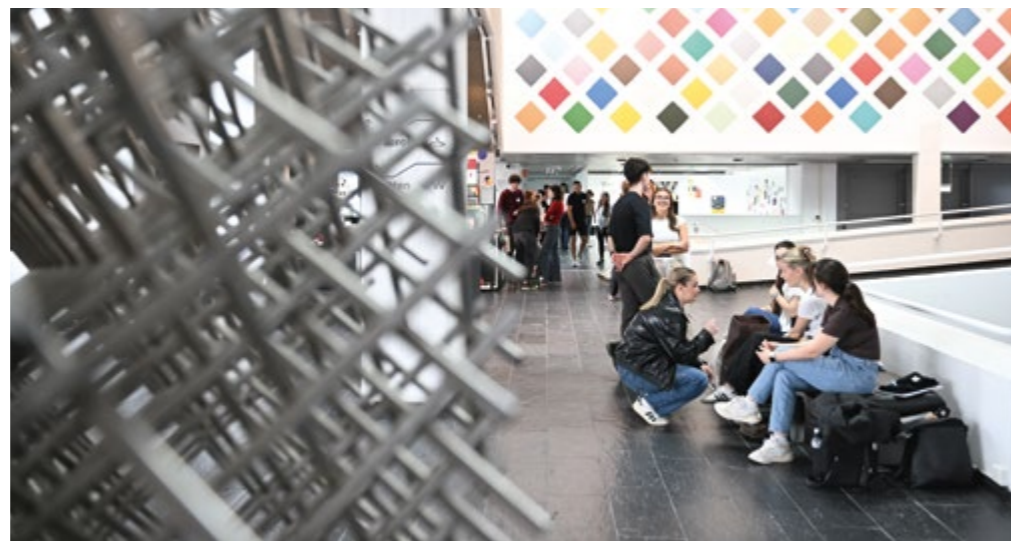
JETZT!!!

Die Zukunft der Angemessenheit.

2.–5. Juni, Wilhelm-Hack-Museum Ludwigshafen

FINALE

2025



Liebe Freundinnen und Freunde der Sommerakademie Architektur



Sonja Müller-Zaman
Bereichsleiterin bei der GAG Ludwigshafen am Rhein
und Initiatorin der Sommerakademie Architektur

„Hinschauen und entdecken. Mitmachen und mitgestalten.“ lautete das Thema der ersten Sommerakademie Architektur im Jahr 2012. Mit dieser Veranstaltungsreihe wollten wir aus der Perspektive von außen, aus der Sicht junger Menschen, häufig übersehene Qualitäten und Potenziale von Ludwigshafen herausstellen. Zugleich wollten wir Impulse für Veränderungen geben, insbesondere für die Innenstadt Ludwigshafens.

Die Idee zu dieser Veranstaltungsreihe, die wir 2025 abgeschlossen haben, war das Ergebnis vieler Gespräche mit Menschen aus Ludwigshafen und anregenden Diskussionen

mit Professor Helmut Lerch, der 2012 als Dozent für Architektur an der SRH Hochschule Heidelberg lehrte. Er erklärte sich spontan bereit, mit Studierenden der Hochschule das neue Format zu unterstützen. Mit Erfolg – denn schon im zweiten Jahr kam als weiterer Kooperationspartner die Hochschule Mainz dazu, ein weiteres Jahr später die Hochschule Kaiserslautern.

Die Studierenden arbeiteten hochschul- und semesterübergreifend und entwickelten in kurzer Zeit Ideen zu bestimmten Orten und Fragestellungen, ohne Beschränkungen durch die tatsächlichen Gegebenheiten. Gefragt waren ihre Kreativität und Fantasie – und beides wurde inspiriert durch die Räume und die jeweils wechselnden Ausstellungen und Kunstwerke, die wir im Wilhelm-Hack-Museum vorfanden.

Vorträge von Fachleuten namhafter Architektur- und Landschaftsbüros, Stadtpaziergänge, Modellbau, der Austausch mit Fachleuten der GAG, der Verwaltung und der Wirtschaft machten das Besondere der Sommerakademie Architektur aus.

Danke für die wunderbare Zeit, das schöne Finale und für die Unterstützung der Vorstände der GAG Ludwigshafen und der beiden Oberbürgermeisterinnen der Stadt, die all die Jahre diesen Raum für freies Denken ermöglicht haben.

Ihre Sonja Müller-Zaman

GAG Ludwigshafen am Rhein, Aktiengesellschaft für Wohnungs-, Gewerbe- und Städtebau (Hrsg.)
Ludwigshafen am Rhein 2025
Sommerakademie Architektur 2025 Ludwigshafen
© 2026 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: 978-3-00-085969-4

GAG Ludwigshafen
Ihr Immobilienunternehmen

sommerakademie
ARCHITEKTUR

FINALE

JETZT!!! Die Zukunft der Angemessenheit.

2.– 5. Juni 2025, Wilhelm-Hack-Museum Ludwigshafen



Inhaltsverzeichnis

8	Grußwort, Jutta Steinruck
9	Grußwort, Wolfgang van Vliet
10	Stadt am Rhein: Von der Vergangenheit einer Idee für die Zukunft, Dr. Stefan Mörz
26	Künstliche Intelligenz in der Raumentwicklung, Prof. Dr. Annette Spellerberg
32	Haus der Zukunft, Azubis der GAG
38	Stadtentwicklung Ludwigshafen, Dr. Volker Spangenberg-Kerle
44	Zukunft formen: Die Rolle der Hochschulen, Prof. Rolo Fütterer
48	Vom Entwerfen und Konstruieren, Prof. Peter Horejs
52	Angemessenheit – Ideen von gestern für eine Welt von morgen, Prof. Dr. Marc Kirschbaum
58	Zukunft ist jetzt!, Prof. Stephan Lenzen
66	Impressionen der Sommerakademie Architektur 2025
76	Die Teilnehmer der Sommerakademie Architektur 2025
78	Aufgabenstellung und Stadtspaziergang mit Matthias Ehringer
82	activate green harbour, Beitrag der Gruppe 1
92	Bismarckstraße. Arbeit. Kultur. Leben., Beitrag der Gruppe 2
102	Rheinvention, Beitrag der Gruppe 3
114	Green Patch – Vom Fragment zur belebten Landschaft, Beitrag der Gruppe 4
122	Perspektivwechsel, Beitrag der Gruppe 5
130	Straßenraum als Außenwohnraum, Beitrag der Gruppe 6
140	MACH PLATZ!!, Beitrag der Gruppe 7
156	Architekturgespräch zum Abschluss der Sommerakademie Architektur
160	Rückblick auf 10 Sommerakademien mit Sonja Müller-Zaman und Prof. Helmut Lerch



Verfasserin

Jutta Steinruck

Oberbürgermeisterin der
Stadt Ludwigshafen

Wie die Male davor, gab auch diese letzte Sommerakademie Architektur wichtige Impulse, unsere Stadt einmal aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten. Die Sommerakademie Architektur ist ein Format, das seit 2012 immer wieder dazu eingeladen hat, Fantasie zu entwickeln und Impulse zu geben – bereichernd für alle, die in Ludwigshafen leben und diese Stadt gestalten.

Das Thema der zehnten und letzten Sommerakademie Architektur „Die Zukunft der Angemessenheit“ bringt viele aktuelle Fragen auf den Punkt, mit denen sich Städte dringend befassen müssen: Was ist im Planen, was im Bauen, was im Leben unserer Städte angemessen? Was ist wirtschaftlich, ökologisch und sozial vertretbar? Die Antworten sind vielfältig, denn oft stehen gegensätzliche Interessen im Raum.

Die Geschichte unserer Stadt zeigt, dass Entscheidungen immer im Grundgefühl der jeweiligen Zeit getroffen werden. Was heute stimmig erscheint, ist es vielleicht morgen nicht mehr. Das wird auch in Zukunft so sein. Umso wichtiger ist es, darauf zu achten, dass Entscheidungen nicht unumkehrbar sind.

Die Sommerakademie Architektur war ein uns alle bereicherndes Veranstaltungsformat, denn wie alle Städte befindet sich unsere Stadt in einem Wandlungsprozess, den es kritisch zu reflektieren gilt. Hierfür gilt allen beteiligten Hochschulen, den Studierenden, ihren Dozenten, der GAG und besonders Sonja Müller-Zaman als Initiatorin und Verantwortliche für diese Reihe mein und unser Dank.

Ihre Jutta Steinruck

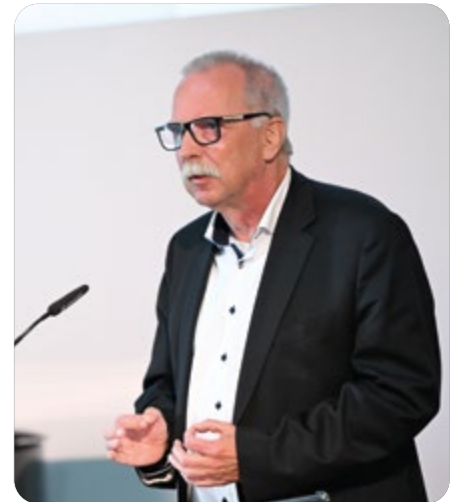
Etwas Wehmut ist schon dabei, sich mit dieser zehnten Sommerakademie Architektur von diesem inspirierenden Format zu verabschieden, das ich von meinem Vorgänger übernommen und sehr unterstützt habe.

Die Präsentationen der Studierenden der Hochschulen Heidelberg, Kaiserslautern und Mainz haben in diesem und in den früheren Jahren verdeutlicht, was in Städten alles möglich wäre, um sie für die Zukunft besser aufzustellen. Wir wissen jedoch, wie schwierig und vor allem langwierig es ist, gute Ideen auch umzusetzen. Meist mangelt es nicht am guten Willen, sondern schlicht am Geld. Und viele Entscheidungen hängen von der Mitwirkung Dritter ab, zum Beispiel den Eigentümern von Immobilien und Grundstücken. Das gilt für Ludwigshafen, das gilt inzwischen für fast alle Städte und Kommunen, unabhängig von ihrer Größe und Einwohnerzahl.

Die GAG Ludwigshafen als kommunales Immobilienunternehmen stellt sich bei ihrer Arbeit immer wieder die Frage nach dem Machbaren, dem Angemessenen und dem Bezahlbaren – und zwar nicht nur für uns als Unternehmen, sondern auch für die Menschen dieser Stadt. Für diesen Aspekt der Angemessenheit hat die Sommerakademie Architektur immer wieder wertvolle Impulse gegeben. Schließlich sind wir als städtisches Unternehmen einerseits gefordert, bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen, und andererseits, die Verwaltung und die Entscheider dabei zu unterstützen, die Stadt auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten.

Mein Dank geht an die fast 600 Studierenden, die unsere Sommerakademie über die Jahre begleitet und bereichert haben, an die Dozenten der Hochschulen und an Sonja Müller-Zaman für ihr langjähriges Engagement in dieser Sache.

Ihr Wolfgang van Vliet



Verfasser

Wolfgang van Vliet

Vorstand der GAG Ludwigshafen

Stadt am Rhein: Von der Vergangenheit einer Idee für die Zukunft

Die Lage am Rhein war die Grundlage der Entstehung und der wirtschaftlichen Entwicklung Ludwigshafens. Die Lage am großen deutschen Strom, den die Romantiker verklärt hatten, war aber auch eine Quelle des Stolzes. 1882 erhielt die Stadt auf eigenen Wunsch als Zusatz zu ihrem Namen den Hinweis „am Rhein“. Das Stadtgebiet unmittelbar am Fluss ist der am meisten beplante und immer wieder neu konzipierte Teil von Ludwigshafen. Trotz aller Veränderungen und Zerstörungen finden sich hier bis heute bauliche Zeugnisse aller Phasen der Stadtentwicklung. Wie hat sich Ludwigshafen im Laufe der Jahre mit dem Fluss arrangiert, wie hat sie ihn genutzt und welches Gesicht hat die Stadt dem Rhein zugewendet?

Die Geschichte Ludwigshafens beginnt mit dem Bau der Rheinschanze, dem linksrheinischen Vorwerk der kurpfälzischen Residenz auf Mannheimer Seite. Als wirklicher Festungsbau war diese wehrhafte Anlage aufgrund der Breite des Flusses zwar nicht geeignet, jedoch war die Rheinschanze eine wichtige Zollstelle sowie ein Sammelpunkt aller im 18. Jahrhundert groß ausgebauter Straßen, die vom linksrheinischen Gebiet nach Mannheim führten.



Blick von der Rheinbrücke auf die Stadt Ludwigshafen, etwa im Jahr 1900.



Blick von der linksrheinischen Rheinschanze zum kurpfälzischen Mannheim.



Schiffbrücke zwischen dem linksrheinischen Gebiet und Mannheim.

1798 fiel das linke Rheinufer bis 1813 zunächst an Frankreich und wurde 1816 zusammen mit der Pfalz bayerisches Territorium. Nach 1820 entstanden auf dem Gelände der Rheinschanze eine Handelsniederlassung des Kaufmanns Johann Heinrich Scharpff sowie ein Hafen, der bis ins 20. Jahrhundert den Endpunkt der Großschifffahrt auf dem Rhein markierte. Ein Hafenbecken, der „Winterhafen“, diente als Schutzraum für Schiffe während der winterlichen Vereisung des Flusses. An der Rheinschanze endete auch die erste pfälzische Eisenbahn. Nach Mannheim gab es bis 1867 nur eine sogenannte Schiffbrücke, die man bei schlechtem Wetter und im Winter abbauen konnte.

1843 übernahm der Staat diese Anlegestelle. Ludwig I. gab der Ansiedlung seinen Namen („Ludwigshafen“) und förderte ihre Entwicklung. Der König wollte eine schöne Stadt und ließ sich deshalb anfangs jeden einzelnen Bauplan vorlegen. Nach Zerstörungen während der Revolution 1848/49 wurde die Gemeinde von Ludwigs Sohn König Maximilian Ende 1852 gegründet; bereits 1859 erhielt sie Stadtrechte.

Die erste Grünanlage Ludwigshafens, der Lichtenbergersche Garten, ließ der Schwiegersohn von Johann Scharpff, Philipp Markus Lichtenberger, direkt am Rhein anlegen. Nicht nur der Handel am Kreuzungspunkt von Wasser- und



Verfasser

Dr. Stefan Mörz

Der Historiker Dr. Stefan Mörz ist Leiter des Stadtarchivs Ludwigshafen und befasst sich seit Jahrzehnten mit der Stadtgeschichte Ludwigshafens. Darüber hinaus beschäftigt er sich mit Industrie- und Gedenkkultur sowie der Historie der Entwicklung urbaner Räume.

Bahntransport, auch die Chemieindustrie prägten die Folgejahre: Die Chemiefabrik Giulini war das erste derartige Unternehmen, das sich 1851 in Ludwigshafen ansiedelte. Es folgte die BASF im Jahr 1865.



Ludwigshafen zur Zeit der Stadtgründung 1852.

Eine fundamentale Veränderung brachte 1867 der Bau einer Rheinbrücke mit sich – in dieser Zeit die einzige Brücke über den Fluss zwischen Mainz und Straßburg. Die Brücke stärkte die Anbindung Ludwigshafens und der Pfalz an das rechtsrheinische deutsche Gebiet. Durch die Führung der Bahntrasse über einen Damm zur Brücke wurde der südlich der Brücke liegende Teil Ludwigshafens vom Rest der Stadt abgetrennt, was die weitere Stadtentwicklung maßgeblich beeinflusste.



Rheinbrücke, Bau (1867) und fertige Brücke.

Das industrielle Gesicht der Stadt zeigte sich bei einem Blick nach Norden hin zur BASF mit ihren rauchenden Schornsteinen.



Blick von der Rheinbrücke nach Norden zur BASF um 1925.

Zwischen Rheinbrücke und Winterhafen erstreckten sich nördlich riesige Lagerhallen, die den Blick auf die Stadt und von der Stadt in Richtung Rhein blockierten. Die einzige Stelle, an der die Bebauung an den Rhein kam, war das Lichtenberger Ufer, das um 1900 als grüne Promenade angelegt wurde.



Südlich der BASF: der Winterhafen (zugeschüttet in den 1950er-Jahren) mit Lagerhäusern (um 1927).



Bebauung des nördlichen Rheinufer südlich des Winterhafens am Lichtenberger Ufer (um 1910).

Südlich der Rheinbrücke wiederum hatten sich um 1880 zwei große industrielle Betriebe angesiedelt, die Walzmühle – die größte Weizenmühle Süddeutschlands – und die Maschinenbaufirma Sulzer aus Winterthur.

Noch weiter südlich entstand 1890 der Luitpoldhafen, der einen alten Auwald quasi als „Insel“ vom Stadtgebiet trennte. Der Wald wurde um 1900 als „Stadtpark“ gestaltet und ist die erste große Parkanlage der Stadt, die 28 Hektar umfasst und sich zwei Kilometer den Fluss entlang erstreckt. Dahinter entstand bis zum Luitpoldhafen vor allem zwischen den Kriegen das Villengebiet der „Parkinsel“.



Die nach Brand und völliger Zerstörung Anfang des 20. Jahrhunderts wiedererrichtete Walzmühle mit repräsentativer Jugendstilfassade als industrielles Gegenstück zum Mannheimer Schloss.



Zweigwerk der Maschinenbaufabrik Sulzer aus Winterthur, nach der BASF das zweitgrößte Unternehmen der Stadt, im Hintergrund der Stadtpark.

In den 1920er-Jahren wurde erstmals eine umfassende Planung für die weitere Stadtentwicklung aufgelegt. Wesentliche Elemente waren die Trennung von Industrie und Wohnen sowie die Durchgrünung der Stadt. Entlang des Rheins wurde eine Grünzone vor der Innenstadt vorgesehen – eine Idee, die nicht mehr vergessen wurde.

Hinter den Gebäuden am Rhein entstand ein neues Zentrum mit dem alten Pfalzbau als kulturellem Zentrum und dem im Bauhausstil gehaltenen Kaufhaus Tietz als Einzelhandelszentrum. Die Rheinbrücke wurde verbreitert, da sie immer mehr Verkehr zwischen den Schwesterstädten Mannheim und Ludwigshafen zu tragen hatte.



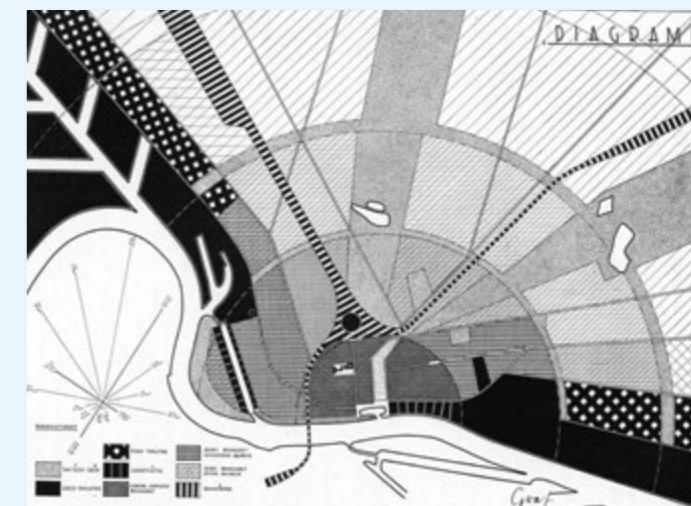
Blick auf Ludwigshafen (vor 1914) mit dem sogenannten Brückendreieck als erster öffentlicher Grünanlage, heute: Berliner Platz.

Ein tiefer Einschnitt in die Entwicklung Ludwigshafens war der Zweite Weltkrieg. Die Bombardierungen zerstörten große Teile der Stadt und der Infrastruktur. Von den Zerstörungen betroffen war auch die Flaniermeile des Lichtenberger Ufers entlang der prachtvollen Villen. Nur ein Teil der Reichsbank überstand die Bombardierungen, der Wiederaufbau der Bank erfolgte an gleicher Stelle.

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg hatte die NS-Stadtverwaltung im Areal bei der Abfahrt von der Rheinbrücke einen großen Platz geplant und hierfür einen Teil der alten Bebauung abgerissen. Der neue „Hermann-Göring-Platz“ sollte von Hotelbauten, repräsentativen Gebäuden und der



Ludwigshafen in den 1930er-Jahren mit Walzmühle (vorne), neuer Eisenbahnbrücke, Pfalzbau und Kaufhaus Tietz.



Stadtplanung der 1920er-Jahre.



Planungen für den Hermann-Göring-Platz in den 1930er-Jahren (Abb. oben) sowie Teilrealisierung mit NSDAP-Kreisverwaltung in der Mitte (Abb. unten).



NSDAP-Kreisverwaltung umfasst sein. Allerdings konnte kriegsbedingt nur das Gebäude für die NSDAP-Kreisverwaltung bis zum Rohbau realisiert werden. Nach dem Krieg diente dieses Gebäude als Stadthaus und Sitz des Oberbürgermeisters.

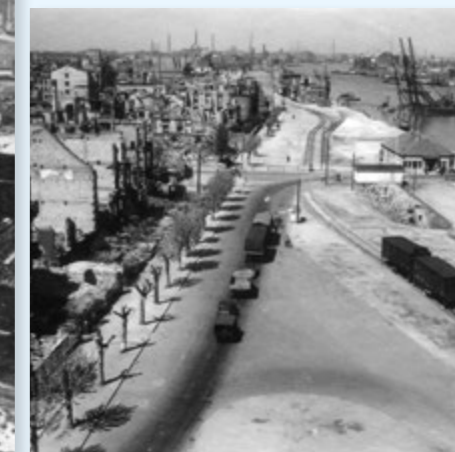
Die Rheinbrücke wurde im März 1945 gesprengt, eine Ersatzbrücke verband anschließend Ludwigshafen und Mannheim. Entlang der Rheinmitte verlief die Grenze zwischen der amerikanischen und der französischen Besatzungszone. Erst 1959 war eine neue moderne Brücke, die heutige Adenauerbrücke, vollendet.



Zerstörte Rheinbrücke (1945), im Hintergrund das zerstörte Ludwigshafen.



Ludwigshafen nach 1945, zerstörtes Hafengelände.



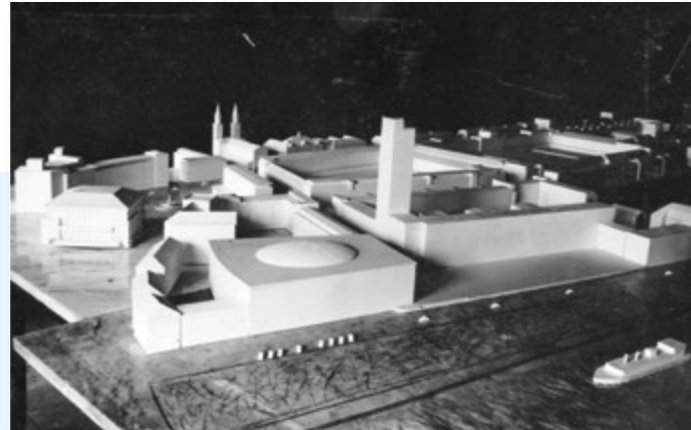
Der neue Platz als Entree Ludwigshafens mit dem 1952 erbauten Ankerhof.

In den Nachkriegsjahren plante die Stadt unter anderem ein repräsentatives Entree auf dem Areal des früheren Hermann-Göring-Platzes, der jetzt „Jubiläumsplatz“ hieß. Als eines der ersten Gebäude entstand 1952 der Ankerhof. Einige Jahre später wurde der Platz durch den Bau eines runden Kaufhauses, der sogenannten Tortenschachtel, fast komplett zugebaut.



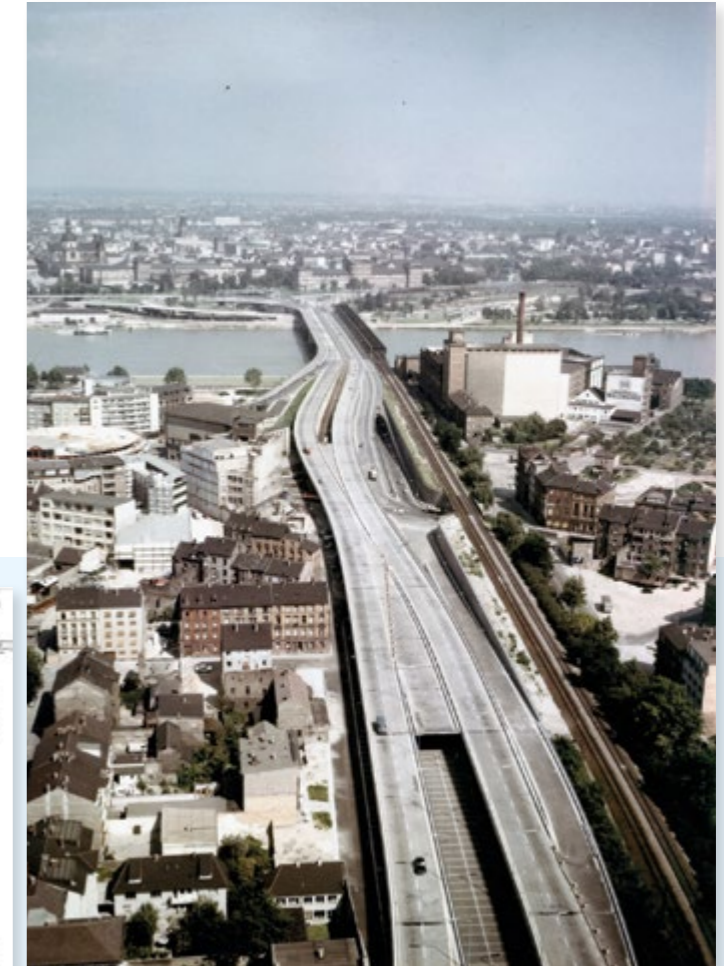
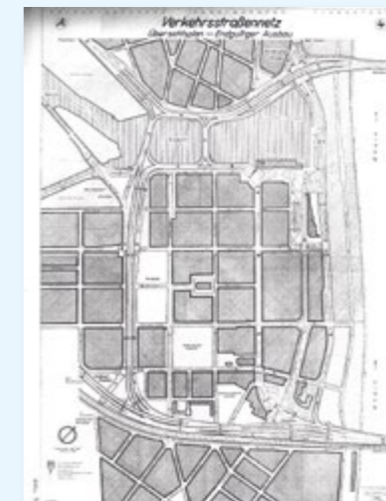
Geschäftshaus mit „Tortenschachtel“, direkt dahinter der alte Pfalzbau vor seinem Abriss.

Für die Flächen direkt am Rhein gab es ambitionierte Pläne für ein neues Rathaus, eine Stadthalle und ein Amtsviertel. Diese Pläne konnten letztlich nicht umgesetzt werden. Realisiert wurde ein einziges Gebäude im geplanten Amtsviertel, das heutige Arbeitsgericht.



Geplantes Rathaus mit Stadthalle und Amtsviertel (oben), Realität (unten).

Spektakulär hingegen war der Bau von Europas erster Hochstraße direkt im Anschluss an die Rheinbrücke. Um für dieses ambitionierte Projekt Platz zu schaffen, mussten zunächst ganze Straßenzüge am Südrand der Innenstadt Ludwigshafens weichen. Dennoch war die Hochstraße bei ihrer Eröffnung 1959 für viele Menschen in Ludwigshafen sowie im In- und Ausland eine Sensation, die auch fotografisch entsprechend inszeniert wurde. Im Norden der inneren Stadtteile ragte das 1957 eingeweihte Friedrich-Engelhorn-Haus der BASF, damals das höchste und modernste Gebäude Mitteleuropas, über den Rhein. In den Jahren danach folgten weitere Hochhäuser – auch am Fluss –, die das Stadtbild prägten. Einen Zugang zum Rhein ermöglichte nur die „Lichtenberger Anlage“, die allerdings aufgrund der Zu- und Abfahrten der neuen Hochstraße an Größe eingebüßt hatte.



Plan des Verkehrsstraßennetzes (links.), Hochstraße Süd – eine der wichtigen überregionalen Ost-West-Verbindungen und Europas erste Hochstraße, Eröffnung 1959 (oben).



Inszenierung: „Die Ludwigshafener lieben ihre Hochstraße, wie die Speyerer ihren Dom“, so eine Fernsehdokumentation des Jahres 1968.



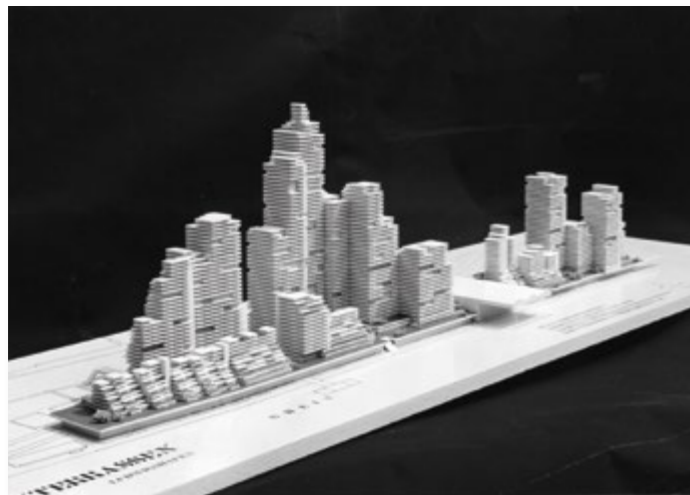
Lichtenberger Anlage mit der wieder aufgebauten Reichsbank (vorn links), der Villa des Industriellen und Namensgebers Lichtenberg (vorn rechts), der Hafeneisenbahn sowie der Abfahrt von der Hochstraße.



Stromhafen mit neuem Containerterminal, 1960er-Jahre (links);
Neubau der vierspurigen Nord-Süd-Verbindung (unten links und rechts).



Nördlich der Lichtenberger Anlage wurde der alte Stromhafen wieder aufgebaut, einige Jahre später der Winterhafen zugeschüttet. Dieses Areal wurde jedoch nicht dafür genutzt, die Stadt an dieser prominenten Stelle an den Rhein zu bringen. Stattdessen wurden Containerhallen für Frachtgüter errichtet. Spätere Planungen für ein neues Stadtquartier mit bis zu 30-stöckigen Hochhäusern verschwanden hingegen wieder in der Schublade.



Planungen für die Bebauung des zugeschütteten Winterhafens, nicht realisiert.

Das Areal der Lichtenberger Anlage wurde derweil durch den Bau der vierspurigen Rheinufer-Nord-Süd-Straße Ende der 1970er-Jahre weitgehend zerstört und entwertet. Dem Straßenbau musste auch die Villa des Stadtgründers Lichtenberger weichen.

Südlich der Rheinbrücke gab es hingegen zunächst nur wenige Veränderungen. Nach wie vor prägten hier die Walzmühle, die an Halberg verkaufte Firma Sulzer sowie weiter südlich der Stadtpark das Bild der Stadt Richtung Rhein.

Veränderungen ermöglichten das Ende der Walzmühle und die kontinuierliche Verkleinerung des Halberg-Standorts in den 1980er-Jahren. Hier eröffnete sich die Chance, ein neues Stadtquartier mit direktem Zugang zum Rhein zu entwickeln, was mit dem Bau des Rheinufer Süd nach langen Planungen ab den 2000er-Jahren gelang. Bereits 1987 war eine Promenade am Rhein bis in die Innenstadt angelegt worden.



Planungen für die Bebauung des Rheinufer Süd.

2004 begann im Norden der Innenstadt durch die Verlegung des Stromhafens die völlige Umgestaltung des Areals zwischen Stadt und Rhein. Die Promenade wurde fortgesetzt, mit Verbindungsachsen zum Berliner Platz und zur Innenstadt. Nicht unumstritten war der Bau der 2010 eröffneten Rhein-Galerie, eines großen Einkaufszentrums in prominenter Lage direkt am Rhein. Auch der Berliner Platz wandelte

sich: Durch den Bau des Bahnhofs Mitte (2003) und des halbrunden Faktorhauses (2005) wurde der Platz erneut umgestaltet. Nach dem Abriss der „Tortenschachtel“ im Jahr 2015 und jahrelangem Stillstand steht jetzt mit dem geplanten Bau einer Wohn- und Gewerbeimmobilie eine weitere Umgestaltung des Platzes bevor.



Ludwigshafens Weg zurück an den Rhein: Lichtenberger Ufer.



Berliner Platz mit „Tortenschachtel“ und Rickey-Brunnen aus dem Jahr 1999.



Rhein-Galerie.



Lichtenberger Ufer als Promenade in Richtung Ludwigshafen Süd und Stadtpark.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es nach mehr als einem Jahrhundert gelungen ist, die Stadt Ludwigshafen an den Rhein zu bringen. An die Stelle von Hafen und Industrieansiedlungen sind Wohnbebauungen, Kultur und Handel getreten. Heute kann man vom Ludwigsplatz im Norden entlang der Rhein-Galerie über das Lichtenberger Ufer und die Promenade am Rheinufer Süd bis zur Parkinsel mit Stadtpark im Süden der Stadt flanieren – über mehrere Kilometer entlang des Rheins.

Künstliche Intelligenz in der Raumentwicklung

Die Mobilitäts- und Energiewende, Flächenverfügbarkeit, Ressourcenverbrauch, Klima- und demografischer Wandel sind Faktoren, die das Wohnen und damit sowohl die Architektur als auch die Stadtplanung beeinflussen. Künstliche Intelligenz ermöglicht es, unterschiedliche Entwicklungen in diesen Bereichen zu berechnen und in Projektionen zusammenzuführen. Ist es möglich, mittels der Ergebnisse Städte im Sinne der Angemessenheit weiterzuentwickeln?

Künstliche Intelligenz (im Folgenden: KI) kann durch die Verarbeitung großer Datenmengen Muster berechnen sowie Trends und Prognosen aufzeigen. Urbane KI verbindet die Leistungen der Datenverarbeitung mit dem Management städtischer Systeme (Digitale Zwillinge, AIoT und GeoKI), um eine datengesteuerte Entscheidungsfindung sowie kleinräumige Analysen und Steuerungen zu ermöglichen. „Dieser Wandel verspricht eine Revolution in der Stadtplanung und -verwaltung. Städte werden intelligenter, widerstandsfähiger und können besser auf die Bedürfnisse ihrer Bewohner reagieren. Die Bedeutung der KI-Integration in diesen Prozessen kann nicht hoch genug eingeschätzt werden; sie ist ein strategisches Gebot für die Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Zukunft in einer zunehmend komplexen Welt. (...) Letztendlich hängt die erfolgreiche Einführung von KI in der Stadtplanung und -entwicklung von der Bereitschaft ab, proaktiv zu handeln und dieses neue Paradigma den Interessengruppen und politischen Entscheidungsträgern zu vermitteln.“ (Yigitanlar, T. (2025, IX f.), übersetzt mit Google Translator)



Verfasserin

Prof. Dr. Annette Spellerberg

Prof. Dr. Annette Spellerberg lehrt Stadtsoziologie im Fachbereich Raum- und Umweltplanung an der RPTU Kaiserslautern-Landau. Sie ist spezialisiert auf sozialräumliche Ungleichheiten, gemeinschaftliches Wohnen sowie auf die Anwendung digitaler Technologien in der Stadtentwicklung.

Einsatzfelder von KI in der Stadtentwicklung

Städte sind ein ideales Feld für den Einsatz und die Erprobung von KI, weil hier eine Vielzahl größtenteils georeferenzierter Daten zur Verfügung steht. Zugleich werden kontinuierlich aktuelle Daten erfasst. Mittels dieser Daten lassen sich beispielsweise Verkehrsflüsse besser managen, der Zustand von Straßen erheben, die vorbeugende Wartung von Versorgungsleitungen steuern, die Bearbeitung von Aufgaben der Bürgerdienste und der Verwaltung automatisieren sowie Einwendungen und Abwägungen strukturieren. Die Möglichkeiten gehen bis zur Entwicklung digitaler Zwillinge, also virtueller Abbildungen einer Stadt, eines Stadtteils oder einzelner Grundstücke mittels aktueller Daten und Simulationen. Städtische Prozesse, technische Infrastrukturen und Entwicklungen können analysiert und optimiert werden.

Um dies leisten zu können, bedarf es leistungsfähiger Netze, einer entsprechenden IT-Infrastruktur, der Vernetzung von Daten und Software aus verschiedenen Verwaltungsbereichen, Kooperationen mit externen Datengebern sowie Datengovernance. Letztere sollte idealerweise die strategische Steuerung und Kontrolle von Daten innerhalb einer Organisation mit Richtlinien, Prozessen, Zuständigkeiten und Standards für den Umgang mit Daten umfassen. Auf diese Weise ist es möglich, die Datenqualität, Datensicherheit und Datenhoheit sowie die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben zu gewährleisten. Städte und Regionen wiederum müssen für Server und Speicher Flächen, Leitungen, Energie sowie Kühlung bereitstellen.

Was sind Smart Cities?

Smart City bezeichnet eine Stadt, in der durch den Einsatz innovativer Technologien – vor allem Informations- und Kommunikationstechnologie-Anwendungen – intelligente Lösungen für ganz unterschiedliche Bereiche der Stadtentwicklung (Infrastruktur, Gebäude, Mobilität, Dienstleistungen oder Sicherheit bis hin zum Smart Home) bereitgestellt werden (Libbe, 2014). Dies erstreckt sich auf die Stadtentwicklung sowie die Weiterentwicklung des Bestands.

In Deutschland fördert das Bundesministerium des Inneren (BMI) über das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) mehr als 70 Plan- und Praxisbeispiele von Smart Cities mit dem Ziel, Digitalisierungsstrategien für eine nachhaltige, integrierte und gemeinwohlorientierte Stadt zu entwickeln. Die Handlungsfelder erstrecken sich vom Abfall- bis zum Wassermanagement und beinhalten Versprechen wie

- » verbesserte Verwaltungsabläufe (automatisierte Abläufe, Chatbots, Silo-Denken überwinden)
- » niedrigschwelliger Zugang zur Stadtverwaltung (E-Governance)
- » Effizienzmanagement der Daseinsvorsorge (Müll, Mobilität)
- » Verbesserung der Umweltbedingungen (Emissionen senken)

- » reduzierter Ressourceneinsatz
- » Steuerung von bidirektionalen Netzen und Speichern
- » leistungsfähiger Verkehr (Mobilitätsfluss, Echtzeitdaten)
- » Anpassung an Klimakrise (Sensorik, automatisierte Warnungen, z. B. bei Hitze)
- » Verbesserung der sozialen Integration, E-Partizipation (VR, AR, Dashboards, Community Apps)
- » optimierte Daseinsvorsorge (Szenarien, Entscheidungsunterstützung)
- » höhere Zufriedenheiten, hohe Lebensqualität (sauber, sicher, gesund)

Für die Bevölkerung hingegen spielt das Thema „Smart City“ keine oder kaum eine Rolle, obwohl dies ein wichtiger Aspekt der Angemessenheit sein sollte, wenn es um nachhaltige Stadtentwicklung vom Gebäude bis zur gesamten Stadt geht.

Mobilität

Das zentrale Feld, in dem KI heute eingesetzt wird, ist Mobilität. Einsatzfelder sind autonomes oder automatisiertes Fahren, On-Demand-Verkehr (Mobility as a Service, MaaS), Umwelterfassung und Verkehrsmessung sowie integrierte Mobilitäts- und Umweltwirkungsmodelle. Ein Ergebnis der

Nutzung von KI sind veränderte Akteurs- und Machtkonstellationen sowie neue Partnerschaften und Kooperationsformen. Städtische Verwaltungen und Betriebe nehmen dabei verschiedene Rollen ein: Sie sind Gestalter der Rahmenbedingungen, zum Beispiel der Personenbeförderung, Adressaten urbaner KI und Vermittler zwischen relevanten Stakeholdern (vgl. Othengrafen, u. a. 2024).

Plattformökonomie

Auch die sogenannte Plattformökonomie verändert die Städte und die Infrastruktur. Neben Handelsplattformen wie Ebay, Amazon, Temu oder Zalando spielen auch Immobilienplattformen wie Airbnb eine wichtige Rolle. Der klassische Einzelhandel und die Gastronomie wiederum konkurrieren mit Online-Supermärkten wie Flink und Lieferdiensten wie Lieferando.

Der fundamentale Wandel der städtischen Ökonomie verändert die Anforderungen an die Architektur. Durch die Abwanderung des lokalen (Einzel-)Handels haben Städte mit Leerständen und dem Attraktivitätsverlust ihrer Innenstädte zu kämpfen. In den Erdgeschosszonen entstehen Lager- und Distributionszentren des Online-Handels, sogenannte Dark Stores. Der Wohnraummangel verschärft sich durch Plattformen wie Airbnb. Beobachtbar ist ein zunehmender Liefer- und Warenverkehr sowie eine wachsende Zahl an Paketstationen und Lagerzentren. Lastenräder und Fahrradkuriere werden im Stadtbild immer präsenter. Diese Veränderungen verändern nicht nur das Stadt- und Straßenbild,

Raumwirksamkeit der Plattformökonomie: Mannheim

E-Roller



Gebietsabgrenzung JoeCar



<https://rhein-neckar.stadtmobil.de/privatkunden/joecar>

NextBike Standorte



<https://www.vrnnextbike.de/de/standorte/>

Flink Lager Innenstadt



Flink Lager Almenhof



Lager von Gorillas



Fotos/Abbildungen: Master-Studierende. Projekt Plattformökonomie SS 2023. Raum- und Umweltplanung Kaiserslautern

sondern haben darüber hinaus soziale Komponenten. Zu nennen wären hier die Ausgrenzung von Menschen ohne Kreditkarte, schlecht bezahlte Jobs oder Mini-Selbstständigkeits sowie neue Abhängigkeits- und Disziplinierungsverhältnisse durch die Algorithmen der Plattformen, die die Menge und Abwicklung von Aufträgen sowie Bewertungen der Konsumenten erfassen (vgl. Spellerberg, u. a. 2024).

KI in öffentlichen Verwaltungen von Groß- und Mittelstädten

Öffentliche Verwaltungen sind das dritte zentrale Feld für den Einsatz von KI in Städten. Für Architekten spielen hier Themen wie die Bearbeitung von Bauanträgen oder die Erteilung von Baugenehmigungen eine wichtige Rolle. Doch auch Bürgerinnen und Bürger profitieren vom KI-Einsatz in Verwaltungen; das zeigt zum Beispiel die Stadt Wien, die hier sowohl technisch als auch partizipativ sehr fortgeschritten ist.

Als Hindernis erweist sich die hierarchische Silo-Struktur der Verwaltung. Auch Denkmuster, Organisationsstrukturen, IT-Systeme und Entscheidungskompetenzen müssen verändert werden, um den Nutzen von KI voll ausschöpfen zu können. Jedoch besteht durch das Ausscheiden der Babyboomer aus dem Arbeitsmarkt ein deutlicher Handlungsdruck, da die entstehenden Personallücken ohne Digitalisierung und KI-Lösungen nicht geschlossen werden können.

Einsatz von KI in Großstädten			Beispiel Wien
Front-Office: direkter Kontakt zu Bürger:innen	Virtuelle Assistenz	Chatbots, Sprachassistenten, Übersetzungshilfen	Chatbots für Auskünfte
Back-Office: Sachbearbeitung	Routineaufgaben, Workflowmanagement	digitale Poststelle, Rechnungswesen, Antragsstellung, Aktenführung, Personalmanagement	Prüfung: vollständige Unterlagen für Baugenehmigungen, Analyse 3D-Karten: Straßenschäden
Entscheidungsunterstützung	Beratendes System, Empfehlungen	Prognosen, Verkehrsleitung, Straßenschäden/Wartung, Dienst-/Vertretungspläne	Erteilung einer Baugenehmigung
Entscheidungsautomatisierung	Entscheidendes System	Anwohnerparkausweis, Mängelmelder	Nicht bekannt
Echtzeit-Entscheidungen	Direkte Reaktion	Verkehr: Umleitungen / Ampelschaltungen, grüne Welle, Katastrophenmanagement	Smarte KI-Ampel zur verbesserten Verkehrskoordination

Erstellt von Eva Reinecke

Herausforderungen für Klein- und Mittelstädte

Die Herausforderungen in Klein- und Mittelstädten sehen zum Teil noch dramatischer aus. Auch hier sind die Kapazitäten begrenzt, Fördermittel sind aufgrund der komplexen Förderrichtlinien schwierig zu finden und zu beantragen, es mangelt an der notwendigen Dateninfrastruktur. Interkommunale Zusammenarbeit ist nur in Ansätzen zu beobachten. Auch hier besteht somit ein erheblicher Handlungsdruck, der dazu führt, dass auf den Einsatz von KI auf Dauer nicht verzichtet werden kann.

Was verändert sich für Raumplaner:innen und Architekt:innen?

Das Handling von Daten wird in Zukunft in Architektur und Stadtplanung einen immer größeren Raum einnehmen. Pläne, die bis auf die kleinste Ebene durchsuchbar sind, werden die klassischen Entwurfsbeschreibungen ablösen. Die Detailschärfe, durch die sich in Zukunft die Planungen auszeichnen werden, sind ein Novum: Nachbarschaften und Szenarien lassen sich auf Basis von Daten beschreiben und Entwurfsentscheidungen begründen. Auch die Arbeitsweise wird sich verändern, die außerhalb des klassischen Büros, in Echtzeit und von lokal bis global vernetzt stattfinden kann. Das Haptische und konkret Erlebbares, Raumbegehungen oder Exkursionen werden wichtig bleiben, denn die sinnlichen Erfahrungen sind kaum zu ersetzen – auch wenn AR und VR einen höheren Stellenwert erhalten werden.

Eine wichtige, leider häufig noch vernachlässigte Zukunftsaufgabe für Architektur und Raumplanung ist der Umgang mit dem Bestand, der im Kontext von KI seltener genannt wird. Es gilt, auch diesen mithilfe von KI für veränderte Bedarfe und Anforderungen zu optimieren.

Fazit

Der Einsatz von KI schreitet unübersehbar voran. Die Digitalisierung, Vernetzung und Hybridisierung des Lebens sowie der Einsatz von KI verändern das räumliche Gefüge – und damit auch die Arbeitsabläufe und Aufgaben der Raumplanung, der Raumentwicklung und der Architektur. Wandel gehört zur Stadt und zur Berufswelt von Architektur und Stadtplanung. Damit die KI dem Leitbild einer nachhaltigen, sozial gerechten und demokratisch legitimierten Entwicklung folgen kann, muss sie mit Kraft und ausreichenden Mitteln geregelt und gestaltet werden.

Haus der Zukunft

In einem Gemeinschaftsgebäude der GAG Ludwigsburg wird ein Beispiel für das Haus der Zukunft entwickelt. Ein Konzept, das Möglichkeiten der Digitalisierung und KI in Gebäuden nutzt, um die Kommunikation und Zusammenarbeit zu verbessern.



3. Obergeschoss



Grundrisse der Wohnungen im 3. OG mit kleinerem Wohn-Ess-Bereich.

4. Obergeschoss



Grundriss der Zwei-Zimmer-Wohnungen im 4. OG ohne Arbeits- und Kinderzimmer.

Erdgeschoss



EG-Wohnungen mit Wohnzimmer mit offener Küche (lila), Badezimmer (rot), Arbeitszimmer (grün), Flur (grau), Schlafzimmer (dunkelblau), Kinderzimmer (hellblau).

1. Obergeschoss



Wohnungen im 1. OG, ähnlicher Grundriss, doch ohne Arbeitszimmer.

2. Obergeschoss



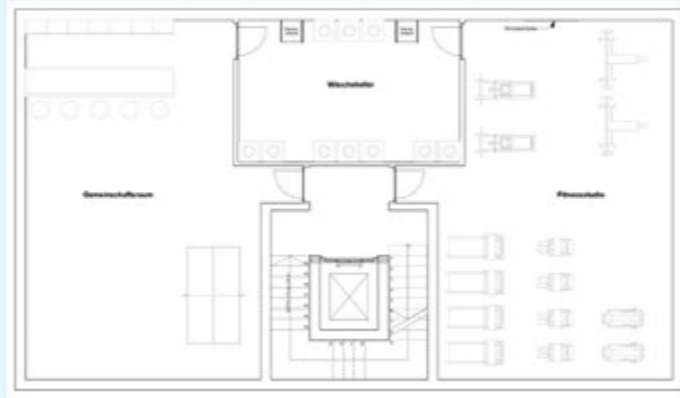
Grundrisse der Wohnungen im 2. OG mit kleinerem Wohn-Ess-Bereich.



Balkone.

Jede Wohnung hat einen etwa zehn Quadratmeter großen, teilüberdachten Balkon an den Schrägseiten des Hauses. Deren Dachziegel sind mit Photovoltaikmodulen versehen.

1. Untergeschoss



Untergeschoss mit Gemeinschaftsraum, Wäschekeller und Fitnessraum.

Im 1. Untergeschoss befinden sich Gemeinschaftsräume, unter anderem ein Wäschekeller, der mit einem Wäscheaufzug ausgestattet ist. Hier kümmert sich ein KI-gesteuerter Roboter um die Wäsche.

Für jede Wohnung sind zwei Stellplätze vorgesehen, die sich im zweiten Untergeschoss befinden. Die Tiefgarage ist für die Bewohner nicht zugänglich (*mehr hierzu S. 34, linker Kasten*).

Die Tür im Eingangsbereich ist mit einem Sensor für Gesichtserkennung ausgestattet. Ebenfalls im Eingangsbereich befindet sich eine Paketstation.

Die Rückseite des Gebäudes ist mit einer Fassadenbegrünung ausgestattet. Zum Schutz vor Insekten ist ein KI-gesteuerter Laserinsektenschutz vorgesehen, der individuell auf bestimmte Insektengrößen angepasst werden kann.

Der Dachgarten bietet Platz für Begrünungen, Sitzbereiche, Gemüsebeete, Bienenstöcke und Insektenhäuser. Die ebenerdige grüne Außenanlage ist mit einem überdachten Gehege für die hauseigenen Hühner sowie einem Spielplatz ausgestattet.



Dachgarten.



Außenanlage mit Hühnergehege und Spielplatz.



Smart Home

Das Gebäude verfügt über eine eigene KI, die alle Geräte vernetzt und über Sprache steuerbar ist. Die KI unterstützt zum Beispiel bei der Energieoptimierung durch automatisiertes Aus- und Abschalten von Geräten und Licht. Vorhandene Haushaltsroboter werden ebenfalls von der KI bedient. Über die KI lassen sich darüber hinaus Informationen wie Wetter, Nachrichten und anderes abrufen.

Auch die Tiefgarage ist KI-überwacht. Die Fahrzeuge werden über ein Aufzugssystem mit automatischer Kennzeichenerkennung in die Tiefgarage transportiert und dort in einem Regalsystem abgestellt. Elektroautos lassen sich auf ihrem Stellplatz induktiv laden.



Tiefgarage mit automatischer Parkfunktion im Regalsystem.

Nachhaltigkeit

Die Dachziegel sowie das Dach des Hühnerstalls sind mit integrierten Photovoltaikmodulen versehen. Die hier eingefangene Sonnenenergie wird in Strom umgewandelt und gespeichert. Die eingebaute Salzwasserbatterie im 1. UG speichert nicht verbrauchte Energie und zeigt an, wie viel Strom ins Netz eingespeist wurde. Die Fitnessgeräte im Studio sind so konfiguriert, dass sich bei ihrer Nutzung ebenfalls Energie erzeugen lässt.



Dachziegel mit integrierten Photovoltaikmodulen sowie Stromerzeugung bei Nutzung der Fitnessgeräte.

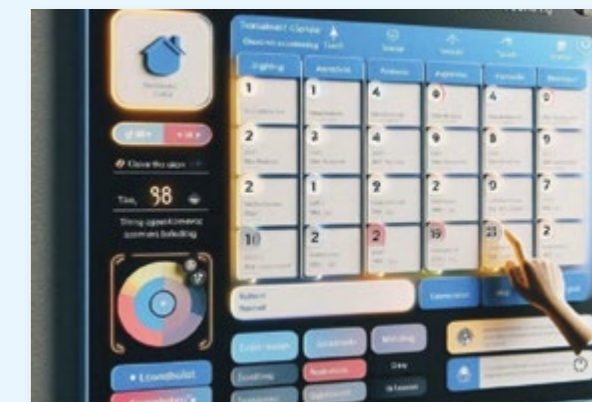


Fassadenbegrünung mit integrierter Pflanzenbewässerung.

Die sauerstoffproduzierende und das Gebäude kühlende Fassadenbegrünung auf der Gebäuderückseite ist mit einer integrierten Pflanzenbewässerung versehen. Im Winter dient die Begrünung einer zusätzlichen Wärmedämmung. Zusätzlich verbessert die Begrünung den Schallschutz des Gebäudes. Auf der Dachterrasse befindet sich eine Filteranlage, die das Regenwasser sammelt, das mit einer in die Wand integrierten Pflanzenbewässerung als Gießwasser genutzt werden kann. Nicht verbrauchtes Wasser wird in einer Rinne gesammelt, nach oben zurückgeführt und dort gespeichert.

Gemeinschaft

Das Wohngebäude bietet mit dem Dachgarten, der Außenanlage, dem Fitness- und dem Gemeinschaftsraum Möglichkeiten für analoge Begegnungen und sozialer Interaktion. So ist es möglich, eine lebendige Gemeinschaft aufzubauen und zu pflegen.



Digitaler Gemeinschaftskalender und Gemeinschaftsraum.

Stadtentwicklung Ludwigshafen: Überblick, Handlungsfelder und künftige Entwicklungen

Ludwigshafen besteht aus der Kernstadt sowie einer Reihe von Eingemeindungen, die Ende des 19. und im 20. Jahrhundert das Stadtgebiet ergänzten. Die Kernstadt, also die heutige Innenstadt, ist durch Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs und den Wiederaufbau nach 1945 geprägt. Daneben gibt es eingemeindete Stadtteile, die eher traditionell geprägt sind und einen fast dörflichen Charakter aufweisen. Ausgehend von dieser Struktur wird im Folgenden behandelt, wo Ludwigshafen in den Bereichen Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, Freiraum, Umwelt und Klima heute steht und welche Handlungsfelder die nächsten Jahre und Jahrzehnte prägen werden.

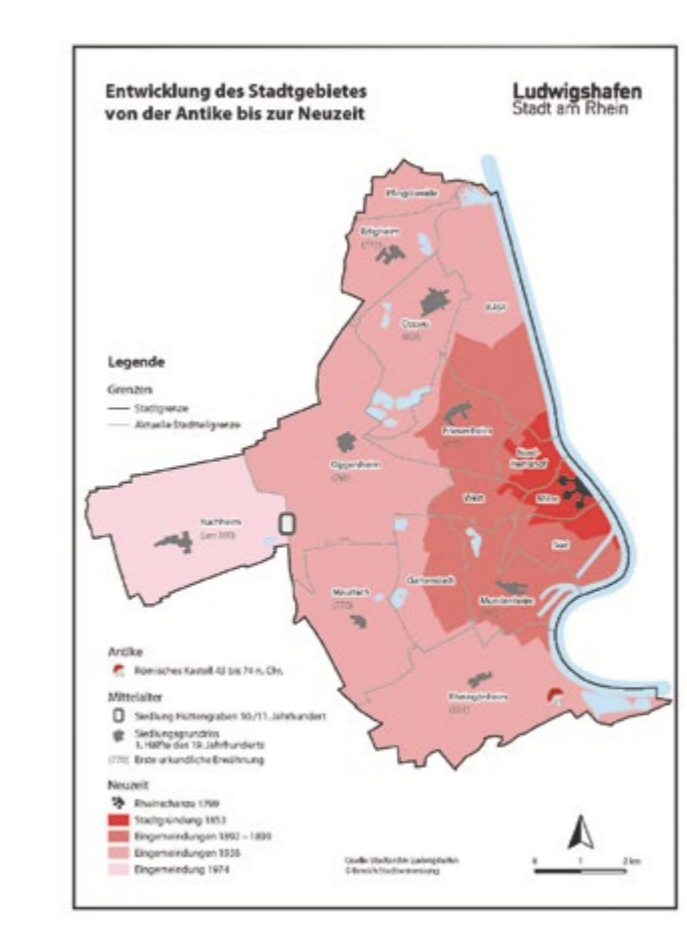
Ludwigshafen ist mit etwas über 180.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz und wird – so die Prognosen – in Zukunft durch Zuwanderung weiterwachsen. Die Stadt verfügt aufgrund der hier ansässigen Chemieindustrie über viele gut bezahlte Arbeitsplätze, hat jedoch auch einen großen Anteil von Menschen, die in der Grundsicherung leben. Der Einzelhandel der Stadt ist im Vergleich zur Bevölkerungszahl eher unterrepräsentiert, was unter anderem aus der Lage in der Nachbarschaft zu Mannheim und dem zunehmenden Online-Handel erklärbar ist. Den Strukturwandel des Einzelhandels hat Ludwigshafen im Gegensatz zu Mannheim und Heidelberg bereits durchlaufen.



Verfasser

Dr. Volker Spangenberger-Kerle

Dr. Volker Spangenberger-Kerle ist seit 2019 Leiter des Bereichs Stadtentwicklung bei der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Seine fachlichen Schwerpunkte sind Wohnraumanalysen, Innenstadt- und Stadtteilentwicklung, Einzelhandelssteuerung, Stadterneuerungsmaßnahmen und Mietspiegelerarbeitungen.



Historische Entwicklung des Stadtgebiets.

Handlungsfeld Wohnen

Ludwigshafen hat als Oberzentrum vergleichsweise moderate Mietpreise: Die durchschnittliche ortsübliche Vergleichsmiete beträgt laut Mietspiegel 2023 7,60 €/m², deutlich weniger als in Mannheim mit 8,48 €/m² (in Bezug auf 2023) oder Heidelberg mit 9,40 € (in Bezug auf 2021). In den letzten zehn bis zwölf Jahren sind die Mietpreise wie in anderen Städten vergleichsweise stark (ca. 35 Prozent) gestiegen.

Eine 2024 vom Bereich Stadtentwicklung durchgeführte Wohnbedarfsuntersuchung bei der Ludwigshafener Bevölkerung hat ergeben, dass die Mehrheit der Befragungsteilnehmer (59,6 Prozent) gerne in Ludwigshafen lebt. 87,8 Prozent der Befragten waren mit ihrer Wohnsituation zufrieden beziehungsweise sehr zufrieden. Die Zufriedenheit mit dem jeweiligen Stadtteil und dem unmittelbaren Wohnumfeld lag bei 70,4 Prozent, wobei die größte Zufriedenheit in den Stadtteilen Maudach, Gartenstadt, Rheingönheim und Edigheim gemessen wurde. Am geringsten ist die Zufriedenheit in der Innenstadt ausgeprägt. Eine der Zukunftsaufgaben ist es daher, die Zufriedenheit mit dem unmittelbaren Wohnumfeld vor allem in der Innenstadt zu verbessern.

Hinsichtlich des Wohnumfelds wurden das soziale Miteinander, die geringe nächtliche Lärmbelastung, die Anbindung an das überregionale Straßennetz, die gute Erreichbarkeit von Schulen, das ÖPNV-Angebot sowie die gute Versorgung mit Apotheken und Ärzten positiv bewertet. Negativ

bewertet wurden hingegen die Sauberkeit der Stadt, die Begrünung, das Kulturangebot, die Qualität der öffentlichen Plätze sowie die Gastronomie.

Betrachtet man die Wohnverhältnisse in der Innenstadt, gibt es bei größeren Familien zum Teil sehr beengte Wohnverhältnisse. Bei älteren Paaren und Singles sind die Wohnflächen hingegen überdurchschnittlich. Wie in anderen Städten ist in diesen Gruppen die Bereitschaft zum Wohnungswechsel oder -tausch nur gering ausgeprägt. Die Mietbelastungsquote entspricht etwa dem Bundesdurchschnitt von 27,9 Prozent. 20 Prozent der Befragten beklagen eine deutlich zu hohe Mietbelastung.

Hauptmotiv für den Wunsch nach Umzug sind der größere Raumbedarf und der Wunsch nach einem anderen sozialen und räumlichen Umfeld beziehungsweise einer besseren Wohnungsausstattung. Besonders nachgefragt sind 3- bis 4-Zimmer-Wohnungen. Ein größeres Wohnungsangebot würde Bewegung in den aktuell sehr statischen Wohnungsmarkt bringen.

Interessant sind die Ergebnisse hinsichtlich der Barrierefreiheit: Hier sind für die Befragten kurze Wege zu Geschäften, Arztpraxen und Apotheken wichtiger als eine barrierefreie oder barrierearme Ausstattung der eigenen Wohnung. Mehr als 70 Prozent der über 59-Jährigen und fast 80 Prozent der 70- bis 80-Jährigen möchte die eigene Wohnung erst verlassen, wenn ein Verbleib nicht mehr möglich ist.

Handlungsfeld Wirtschaft

Ludwigshafen bereitet zurzeit zwei neue Gewerbeflächen im Westen der Stadt vor: den Mittelstandspark mit einer Nettobaufläche von 8,5 Hektar und das Gewerbegebiet südlich der Frankenthaler Straße mit ca. 3,7 Hektar Nettobaufläche. Dazwischen liegt eine größere wohnbauliche Entwicklung der Stadt, die Heinrich-Pesch-Siedlung.



Geplante neue Gewerbeflächen.

Im neuen Einzelhandelskonzept wird der Innenstadt ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Der Einzelhandel dient hier in weiten Teilen in der Nahversorgung. Lediglich in der Rhein-Galerie und bei einigen Geschäften in der Ludwigstraße ist noch klassischer Einzelhandel zu finden.



Versorgungsbereich Innenstadt.

Handlungsfeld Verkehr

Ludwigshafen ist nach wie vor eine autogerechte Stadt mit sehr guter Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Der ÖPNV ist gut ausgebaut. Die Angebote für den Radverkehr werden sukzessive ausgeweitet. Ein wichtiges

Handlungsfeld für die Zukunft wird der Umgang mit dem ruhenden Verkehr sein. Hier könnten sich neue innerstädtische Räume noch am ehesten entwickeln. Die diesbezügliche Diskussion wird künftig noch zu führen sein.

Handlungsfeld Freiraum, Umwelt und Klima

Die Stadt erarbeitet aktuell eine Stadtklimaanalyse mit daraus folgenden Klimaanpassungsmaßnahmen, vor allem in den Feldern Entsiegelung, Begrünung und Photovoltaik, die staatlich gefördert werden. In den nächsten ein bis zwei Jahren werden erste Ergebnisse zu sehen sein. Ein weiterer gesetzlicher Auftrag in diesem Handlungsfeld ist die Erstellung eines Lärmaktionsplans und einer kommunalen Wärmeplanung.

Handlungsräume: Innenstadt und Stadtteile

Die Innenstadtvision soll bis 2053, dem 200sten Geburtstag der Stadt Ludwigshafen, als Zielkonzept für künftige Entwicklungen dienen. Der Berliner Platz soll bis dahin zu einem Entree der Stadt weiterentwickelt, die Ludwigstraße zu einem Boulevard ausgebaut werden, der in den Ludwigsplatz mündet. Auch die Weiterentwicklung des Rheinufers und die Öffnung der Stadt zum Rhein sind Teil des Konzeptes, das unter der Federführung der städtischen Marketinggesellschaft LUKOM entstand.

Für die vorgesehene Stadterneuerung in der Innenstadt stehen bereits seit längerem Fördermittel zur Verfügung. Thematischer Schwerpunkt ist aufgrund der überdurchschnittlichen Wohnnutzung in der Innenstadt vor allem das Thema „Vielfältige Wohninnenstadt“. Räumlich geht es hierbei vor allem um den Berliner Platz, die Ludwigstraße und den Ludwigsplatz, die zu Erlebnisräumen, Begegnungsräumen und neuen Lebenswelten weiterentwickelt werden sollen.

Weitere Stadterneuerungsmaßnahmen werden im sogenannten Dichterviertel, einem innenstadtnahen Wohngebiet, in Rheingönheim (Stadtteilkernsanierung) und im Hemshof (in Planung: innerstädtisches Gründerzeitquartier) durchgeführt bzw. sind dort geplant.



Vielfältige Wohninnenstadt.

In Bezug auf die Stadtteilentwicklung werden für die 14 Stadtteile von der Stadtentwicklung jährlich sogenannte Stadtteilpässe mit wichtigen Daten und Fakten zum Stadtteil in deutscher und englischer Sprache erstellt.

Um besser zu verstehen, was im Zuge der Stadtteilentwicklung erreicht werden kann, empfiehlt sich ein Blick auf die sogenannten Stadtdörfer Oppau und Edigheim. Hier wurden – finanziert aus dem Förderprogramm Stadtdörfer – sechs punktuelle Projekte im öffentlichen Raum realisiert, die im Zuge eines Beteiligungsprozesses entwickelt wurden. Diese Vorhaben tragen zur kleinräumigen Verbesserung des öffentlichen Raumes und der lokalen Grünflächenausstattung bei.

Aktuelle und künftige bauliche Entwicklungen

Ein spannendes Projekt entsteht durch die Umwandlung der Hochstraße Nord in eine Stadtstraße mit dem Zukunftsquartier im Umfeld der neuen Helmut-Kohl-Allee. Angedacht sind mehrere Entwicklungsräume, für die ein sogenanntes Werkstattverfahren durchgeführt wurde. Das neue Quartier wird den Raum entlang der neuen Stadtstraße neu definieren und bietet die Möglichkeit, im entstehenden innerstädtischen Quartier neue Nutzungen anzusiedeln, Verbindungen herzustellen und Stadtreparatur zu betreiben.

Deutlich schneller wird sich die städtebauliche Neuordnung in der südlichen Innenstadt mit der wiederhergestellten Hochstraße Süd, dem Berliner Platz, dem Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz und dem Platanenhain vollziehen.

In den letzten Jahren hat die Stadt Ludwigshafen in Bezug auf die Wohnraumschaffung vor allem auf die Revitalisierung bestehender Wohngebiete und Umwandlung von Gewerbeflächen gesetzt. Angesichts des Drucks auf den Wohnungsmarkt sind ergänzend zu der weiterverfolgten Innenentwicklung auch neue Wohnbaugebiete in Vorbereitung. Zu nennen sind hier die Wohnbaugebiete Paracelsusstraße, Im Kappes sowie die bereits genannte Heinrich-Pesch-Siedlung.

Wohin sich die Stadt als Ganzes hin entwickeln wird, wird der in Aufstellung befindliche neue Flächennutzungsplan zeigen, der den bislang gültigen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1999 ablösen wird.

Zukünftige Anforderungen an die Stadtentwicklung entstehen insbesondere aus dem Klimawandel und der Klimafolgenanpassung. Die digitale Transformation im Zusammenspiel mit Künstlicher Intelligenz stellt eine zweite wichtige Anforderung dar. Die Sicherstellung der medizinischen Versorgung im Zuge des Übertritts der sogenannten Boomer-Generation in den Ruhestand und die sich abzeichnende Reduzierung des Apotheken-Netzes durch den wachsenden Online-Handel wird sich auf kommunaler Ebene besonders bemerkbar machen. Wachsende Nutzungsanforderungen an Planungen müssen daher künftig noch mehr als bislang im Maßstab der Angemessenheit konstruktiv und allgemeinverträglich koordiniert werden.

Zukunft formen: Die Rolle der Hochschulen Wissens- und Technologietransfer, Weiterbildung und gesellschaftliches Engagement

Hochschulen befassen sich nicht nur mit Forschung und Lehre, sondern sind darüber hinaus eine wichtige Schnittstelle zur Gesellschaft. Die Schnittstellen zwischen Hochschulen und Gesellschaft können sehr unterschiedlich gestaltet sein. So ist die Sommerakademie Architektur ein Beispiel, wie die Schnittstelle durch Themen wie Weiterbildung und gesellschaftliches Engagement in der Praxis gestaltet sein kann. Der Vortrag stellt fünf weitere Beispiele solcher Schnittstellen vor.



Inspiration für ungewöhnliche Ideen und Lösungen – eine der wichtigsten Aufgaben der Hochschulen heute.



Verfasser

Prof. Rolo Fütterer

Rolo Fütterer ist Professor für den Fachbereich Bauen und Gestalten der Hochschule Kaiserslautern mit Schwerpunkt „Städtebauliche Umsetzungsprinzipien“ und Gründer des Architekturbüros Metropolitan Architecture Research Studio (M.A.R.S.) mit Sitz in Luxemburg.

Beispiel 1: Inklusion – Workshop für Integrationssport und Eissport in Baden-Baden



Luftbild Baden-Airpark.

Für das Gelände des Baden-Airparks konnten Studierende Ideen für eine inklusive Eissporthalle und ein inklusives Boardinghouse entwickeln. In der Vorbereitung fanden Gespräche mit Vertretern des Behindertensports statt. Um ein Gespür für die Bedürfnisse inklusiver Einrichtungen zu bekommen, fanden unter anderem Erkundungen von Gebäuden und des Areals mit Rollstühlen und Expertengespräche statt.

Beispiel 2: Dorfzentrum auf den Philippinen

Die Professorinnen Brigitte Al Bosta und Carina Neff von der Hochschule Kaiserslautern befassten sich bei einem Projekt auf den Philippinen mit dem Baustoff Bambus. Das neu zu errichtende Dorfzentrum mit langer Vorlaufplanung wurde zusammen mit den Studierenden zunächst in Kaiserslautern vorbereitet und dann vor Ort über mehrere Wochen realisiert. Vorab experimentierten die Studierenden an der Hochschule mit Gerüsten aus Bambus und Knotentechniken, die für die Realisierung des Gebäudes vor Ort wichtig waren.

Beispiel 3: Landschaftspflege – Lehm- und Ziegenbau Burg Hohenecken

Auf der Burg Hohenecken in Kaiserslautern unterstützen aktuell Wahlfachstudierende einen eingetragenen Verein, der sich um die Landschaftspflege und den Erhalt der Burg kümmert. Für die Ziegen, die die der Burg angrenzenden Wiesen beweideten, entstand ein Ziegenstall mit Stampflehmwand. Die Studierenden lernen, Materialproben für die Lehm-mischungen zu entnehmen, das Arbeiten mit Lehm und Materialmischungen auszuprobieren, Schalungen zu bauen und letztlich den Lehm für die Mauern zu stampfen.



Das Areal der Heinrich-Pesch-Siedlung im Westen Ludwigshafens.

Beispiel 4: Heinrich-Pesch-Siedlung 1 #INSPIRATION_BEWEGT

Aus der Sommerakademie Architektur 2016 heraus entstand die Idee, einen Teil der ursprünglich als reines Gewerbegebiet vorgesehenen Fläche für eine Wohnbebauung zu nutzen. Die Ideen der Studierenden entstanden außerhalb der normalerweise üblichen Planungen. Es entstanden erste Entwürfe mit starker sozialer Komponente für die Jesuiten, in deren Besitz sich das Areal befindet. Letztlich konnte erreicht werden, dass das Gebiet für den Wohnungsbau umgewidmet und ein professioneller Wettbewerb durchgeführt wurde. Das Hinterfragen bestehender Planungen und gegebenenfalls ihre Anpassung sind wichtige Aufgaben für Architektur und Stadtplanung. Nur so lässt sich herausfinden, ob zum Teil vor Jahrzehnten entstandene Planungen noch den heutigen Anforderungen entsprechen.

Beispiel 5: Heinrich-Pesch-Siedlung 2 #Warumnichtgrößerdenken

Im Sommer 2024 wurde die Idee, neben dem Gewerbe auch den Wohnungsbau zu stärken, auf eine benachbarte Fläche übertragen, die ursprünglich ebenfalls für ein reines Gewerbegebiet vorgesehen war. In einer ersten Idee verlagerten die Studierenden das Gewerbe als Lärmschutz in Richtung Autobahn. Dahinter entstand als Vorschlag eine neue Wohnsiedlung. Ob diese analog zur Heinrich-Pesch-Siedlung realisiert wird, ist offen.

Fazit

Die Beispiele zeigen: Zeit und Umstände verändern sich und das hat Auswirkungen auf die Angemessenheit von Projekten. Wir brauchen Mut, Inspiration und ein gewisses Maß an Ungehorsam, um Gegebenes zu hinterfragen und Vorgaben zu reflektieren. Nur so lässt sich heute angemessen planen und bauen.



Idee für ein neues Mischgebiet von Gewerbe und Wohnen in der Nachbarschaft der Heinrich-Pesch-Siedlung.

Vom Entwerfen und Konstruieren: DIE ANGEMESSENHEIT DER ZUKUNFT

Bereits in den 1970er-Jahren wurden vom Club of Rome die Grenzen des Wachstums aufgezeigt. Doch es hat sich seither wenig getan. Als Erklärung kann der sogenannte Rebound-Effekt herangezogen werden: Effizienzsteigerungen oder Einsparungen durch neue Technologien oder Verhaltensänderungen heben sich durch verändertes Nutzerverhalten teilweise oder vollständig wieder auf. Das zeigen zum Beispiel Berechnungen zu unserem Energieverbrauch: Zwar ist der Wärmebedarf pro Quadratmeter Wohnfläche in den letzten Jahren deutlich gesunken, als Zeichen für nachhaltiges Verhalten kann dies jedoch nur eingeschränkt bewertet werden, da zugleich der Flächenbedarf pro Person deutlich gestiegen ist. Unter dem Strich hat sich somit der Energiebedarf nicht oder nur wenig verändert.

Architektinnen und Architekten wissen, dass heute die Hälfte aller Abfälle im Bau erzeugt werden. Eine wichtige Zukunftsaufgabe ist es, von der Linearwirtschaft zu einer Recycling-Wirtschaft, besser noch zu einer Kreislaufwirtschaft zu kommen, um die Abfallmengen zu verringern.

Wichtige Themen für Architektur und Stadtplanung sind **reduce**, **reuse** und **recycle**.

Reduce

Weltweit produzieren wir mehr, als wir tatsächlich brauchen. Das können wir uns auf Dauer nicht mehr erlauben. Unsere Aufgabe ist es, zu hinterfragen und Dinge besser und mehrfach zu nutzen. Das gilt auch für Grundrisse und die Wiederverwendbarkeit von Wohnraum, wie es genossenschaftliche Organisationsformen zeigen.



Verfasser

Prof. Peter Horejs

Professor Dipl.-Ing. Peter Horejs arbeitet im Fachbereich Architektur der Hochschule Mainz. Er ist spezialisiert auf Entwurf und Baukonstruktion.

Reuse

Laut dem Bund Deutscher Architekten (BDA) gibt es in Deutschland 21,7 Millionen Bestandsgebäude, die wir durch Veränderungen oder Anbauten neuen Bedarfen anpassen können.

Ein Beispiel hierfür ist der Neubau der Kapelle Notre-Dame du Haut (Ronchamp) durch Corbusier. Die meisten Wände bestehen aus Naturstein-Mauerwerk, teilweise aus dem Abbruchmaterial der alten Kapelle. Für die dicke, sich nach oben verjüngende Südwand wurden Schottenelemente aus Stahlbeton errichtet, deren Zwischenräume mit grobem Bruchstein, Mauerwerk und Bauschutt der alten Kirche aufgefüllt und innen und außen mit einem Armierungsgitter



Neubau der Chapelle Notre-Dame du Haut in Ronchamp.

überspannt wurden. Auf diesem Gitter wurden anschließend eine Spritzbetonschicht aufgebracht, wodurch der monolithische Eindruck der Mauer entstand.

Ein anderes Beispiel ist das Denkerhaus Schedlberg von Peter Haimerl. Dieses verbindet alte und neue Baumaterialien und soll hier als ein Beispiel angeführt werden, sich in der Architektur auch an unmöglich wirkende Projekte heranzuwagen.



Seitenansicht Denkerhaus von Peter Haimerl.



Vorderansicht Denkerhaus von Peter Haimerl.

Recycle

Das neue Kunstmuseum in Ravensburg von Arno Lederer ist ein gutes Beispiel für Möglichkeiten des Recyclings in der Architektur. Für das Gebäude wurden bis zum gewölbten Dach Altziegel verwendet, die von einem Klosterabbruch nahe der belgischen Grenze kamen.

Das Kultur- und Gewerbehau ELYS Basel greift ebenfalls die Idee des Recyclings auf. Bei diesem umgebauten Bestandsgebäude wurden zum Beispiel Fenster aus Restbeständen verschiedener Hersteller aus der Umgebung verwendet.

Downcycling, Recycling, Upcycling

Die japanische Kultur nutzt den Begriff Wabi-Sabi für eine besondere Form des Upcyclings: Wabi-Sabi steht für die Idee, einen zerstörten Gegenstand zu reparieren und ihm hierdurch einen neuen, meist größeren Wert zu geben.



Wabi-Sabi, hier ein Beispiel von Kintsugi, einer Methode, zerbrochene Keramik mit Goldverbindungen zu reparieren.

Die Kaiserliche Villa in Kyoto wiederum ist ein Beispiel für sortenreines und damit leicht wieder nutzbares Material. Das Gebäude in Holzskelettbauweise überrascht mit genialen sortenreinen Holzverbindungen. Bei einem Rückbau lassen sich die verschiedenen Teile problemlos auseinandernehmen und wiederverwerten.



Kaiserliche Villa in Kyoto.



Japanisches Werkzeug und Handwerker.

In Deutschland hat der Architekt Hans Drexler von DGJ-Architekten für ein Forschungsprojekt ein Bausystem entwickelt, bei dem auch für größere Gebäude Verbindungen und Knotenpunkte aus Holz nutzbar sind. Dieser Skelettbau ähnelt in vielen Punkten den Konstruktionsprinzipien, die der Kaiserlichen Villa in Kyoto zugrunde liegen.



Vollholz-Knotenpunkt mit Überbrückungselement aus BauBuche.

Das iPhone früherer Generationen ist ein gutes Beispiel für Gegenstände, die vielleicht noch einen Materialwert, jedoch keinen Gebrauchswert mehr haben. Die Nutzungszyklen verkürzen sich durch die technische Entwicklung in immer kürzeren Abständen. Ganz anders die Geigen von Stradivari, die seit dem 18. Jahrhundert ihren Wert vervielfacht haben und nach wie vor mit ihrer Klangfülle begeistern.

Ob in der Architektur oder der Stadtplanung: So zu planen und zu bauen, dass auch künftige Generationen die Ergebnisse wertschätzen und erhalten, ist das Beste, was wir für Nachhaltigkeit tun können. Und auch hier lohnt es sich, einen Blick in die Geschichte zu werfen: Vieles, was wir für neu erachten, gab es bereits in der Vergangenheit.

Angemessenheit – Ideen von gestern für eine Welt von morgen

Was ist Angemessenheit? – und warum ist „JETZT!!! Die Zukunft der Angemessenheit.“ der Titel der diesjährigen Sommerakademie Architektur? Warum lohnt es sich, die Angemessenheit im Kontext der Stadtentwicklung, der Stadtplanung und Architektur zu beleuchten? Der stete Perspektivwechsel zwischen gestern und heute, zwischen gestern und morgen, also das Lernen aus der Vergangenheit, spielt für die Architektur und Stadtplanung eine zentrale Rolle. „Das Gestern verstehen, um das Morgen zu gestalten“, so könnte ein simples wie sinnvolles Credo lauten.

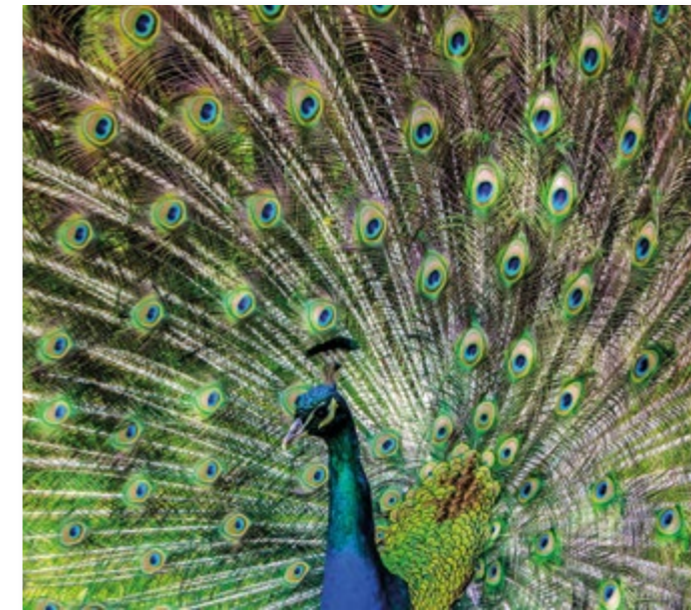
In der größten Vereinfachung geht es in Architektur und Stadt um zwei Variablen, deren Ansprüche zu synchronisieren sind: wir Menschen mit unseren Bedürfnissen an ein gutes Zusammenleben sowie unsere gebaute Umwelt, die sich in Stadt, Architektur oder Kulturlandschaft zeigt. Der Philosoph Otto Friedrich Bollnow nennt es schlicht „Mensch und Raum“ und begibt sich damit auf die Suche nach angemessenen Räumen, die unseren Bedürfnissen entsprechen, uns auffangen, uns letztlich vielleicht sogar glücklich machen.

Ideen von gestern: Angemessenheit als kulturelle Praxis

Angemessenheit ist einer der zentralsten menschlichen Kulturbegriffe überhaupt und für unsere Lebenspraxis unerlässlich. Angemessenheit durchdringt nahezu alle Bereiche unseres Lebens als evolutionäres Prinzip, das grundsätzlich für alle Lebewesen Gültigkeit besitzt. Es ist überindividuell, stabil und verändert sich nur über sehr lange Zeiträume.

Das Darwin'sche Prinzip der Evolution, der Anpassung alles Lebendigen an wechselnde Anforderungen der Umwelt, lässt sich zum Beispiel als Angemessenheit lesen, wie möglichst gutes Überleben gelingen kann. Das lässt sich im Tierreich sehr gut beobachten: Das Sichern des eigenen Überlebens, sich vor Feinden zu schützen und sich zu verstecken, ist letztlich

ein Angemessenheitsprinzip, also eine Wahl der Mittel, des eigenen Verhaltens, sich in der Umwelt zu bewegen. Angemessene Mittel des Überlebens scheinen dabei auf den ersten Blick ganz und gar unangemessen, wenn wir uns beispielsweise die zahlreichen Formen der Schönheit im Tierreich ansehen. Die Performance der übertriebenen Darstellung der Schönheit des Pfau durch Aufrichten und Ausfalten seiner wunderschönen Federn dient einzig und allein der erfolgreichen Partnersuche und damit dem Überleben, ist also evolutionär betrachtet wahrscheinlich angemessen.



Die Farbenpracht der Natur: ein stolzer Pfau.



Victor Horta. Haus Tassel. Brüssel/B, 1893.

In der Natur geht es also darum, Momente ästhetischer Schönheit wie Balzrituale, Gesang oder eindruckliches Gefieder geschickt einzusetzen. Angemessenheit ist somit die Grundlage allen Lebens. Auch die Grundlage allen Bauens? Ich behaupte ja: Denn wie die übertriebene Schönheit des Pfau, ist die Geschichte der Architektur von beständiger Suche nach Schönheit gekennzeichnet, auch wenn es mitunter zweckfrei erscheinen mag. Dabei ist sie ein Eckpfeiler von Angemessenheit.



Verfasser

Prof. Dr. Marc Kirschbaum

Prof. Dr. Marc Kirschbaum ist seit 2012 Professor für Architekturtheorie und Entwerfen an der SRH Hochschule Heidelberg und leitet dort die Architektur-Studiengänge im Bachelor und Master. Seine Schwerpunkte in Forschung und Praxis sind u. a. Human Centered Design, Stadtentwicklung, Bildungsarchitektur.

Die Moderne versuchte uns mit allen Mitteln – und aus nachvollziehbaren und bekannten Gründen, die hier zu weit führen – von dieser Schönheit zu befreien. Architektur ohne Dekoration, ohne das Besondere? Schinkel nennt es schlicht „ohne Architektur“.

Gehen wir ein wenig weiter zurück in der Geschichte und weiten wir unseren Blick auf die menschliche Kultur: In der römischen Antike ist der Begriff der „Angemessenheit“ fest verankert, im Lateinischen beschrieben als decorum beziehungsweise aptum. Decorum bedeutet so viel wie „das, was sich ziemt“, aptum so viel wie „passen oder sich eignen“. Veranschaulichen lässt sich dies mit einem recht alltäglichen Beispiel und einem Ordnungsschema, das hilft, Angemessenheit in ganz unterschiedlichen Lebensbereichen wie Musik, Architektur, Politik oder sozialem Miteinander zu erzeugen: die antike Rhetorik, verstanden als die Kunst des auf Fakten und Wahrheit basierenden Austauschs von Argumenten sowie die Mittel, diese mit Wirkung auf den Zuhörer oder Betrachter zu entfalten.

Ein kurzer Blick in die antike Rhetorik lohnt sich, um die Logik dahinter zu veranschaulichen: Eine Rede, ebenso wie die Komposition eines Abendessens, die Planung des nächsten Urlaubs oder der Entwurf eines Hauses haben eine gewisse „Produktionslogik“, die sich auf den Alltag, den beruflichen Kontext oder das Studium übertragen lassen. Die Rhetorik zeigt uns die sogenannten Produktionsstadien der Rede und damit einen gut nachvollziehbaren Aufbau, der wie folgt aussieht:

1. **inventio**, Finden von Thema und Fragestellung;
2. **dispositio**, Auswahl, Gewichtung und Gliederung des Themas;
3. **elocutio**, sprachlich-stilistische Umsetzung in Rede oder Schrift;
4. **memoria**, das Einprägen und Verinnerlichen (beim Beispiel einer Rede) sowie
5. **actio**, das In-die-Welt-Setzen, eines lebendigen Vortrags, eines Kunstwerks oder eines Gebäudes.

Diese Redestadien der Rhetorik sind weniger ein linearer als vielmehr ein iterativer Prozess, den wir vom Entwerfen kennen und den Christian Gänshirt und viele andere eher als einen Kreislauf beschreiben.

Nicht nur in der antiken Rhetorik, sondern auch beim römischen Baumeister Vitruv finden wir nahezu zeitgleich den Begriff der Angemessenheit. Vitruv schreibt in „Grundlagen der Baukunst“ Folgendes:

„Die Angemessenheit ist das tadellose Aussehen eines aus erprobten Bestandteilen mit Rücksicht auf das anerkannte Herkommen aufgeführten Gebäudes. Diese ergibt sich durch Satzung, welche auf Griechisch Thematismos heißt, oder durch Gewohnheit, oder durch die Natur der Sache.“ (Vitruv, 1. Buch, 2. Kap., S. 24)

In der Verbindung von Gesellschaft und Architektur schreibt er im Teil „Von den abgesonderten Räumen in den



Stadtmauer in Aigues-Mortes/Frankreich.

Privatgebäuden und von den standesgemäß zukommenden verschiedenen Gebäudearten“:

„Wenn also mit dieser Rücksichtnahme auf den besonderen Stand der Person, so wie dies im 1. Buch über die Angemessenheit beschrieben ist, die Gebäude angelegt sein werden, so dürfte nichts daran auszusetzen sein: denn sie werden dann eine für alle Verhältnisse angemessene und untadelhafte Anlage haben.“ (Vitruv, 6. Buch, 5. Kap., S. 212)

Der Renaissance-Architekt Leon Battista Alberti sieht sich – anders als Vitruv – weniger als Praktiker, sondern vielmehr als Intellektueller und Entwerfer. In der heutigen Welt entspräche er jemandem, der weit über die Grenzen der

Architektur hinausdenkt, Konzepte entwickelt, sich eher als intellektueller Künstlerarchitekt versteht. Für Alberti bedeutet der größte Ruhm in der Architektur, wenn wir „ein gutes Gespür für das Angemessene (decorum) haben.“ (*Leon Battista Alberti in „De Pictura“ (Über die Malerei), 1435*)

In der Architektur spielt angemessenes Planen und Bauen seit jeher eine grundlegende Rolle. Baumaterialien waren schon immer teuer und aufwendig in Beschaffung und Verarbeitung.

Jeder Stein wurde mehrfach umgedreht, einige Steine heutiger Gebäude waren in der Geschichte Bestandteil anderer Gebäude, sie wechselten quasi den Kontext, blieben aber immer ihrem Wesen treu, also ein Stein. Ein Stein, der einen Wert in der damaligen Welt hatte, Teil eines Ganzen ist und sehr beständig war. Heute werden Steine pulverisiert.

Für die vorindustrielle Gesellschaft war Angemessenheit oberste Lebensmaxime. Das Geld war knapp, das Leben hart, der Natur musste alles abgerungen werden. Van Goghs Gemälde „Die Kartoffelesser“ zeigt diese Zeit eindrücklich. Er schreibt hierzu in einem Brief an seinen Bruder Theo am 9. Mai 1885:

„Ich habe mich nämlich sehr bemüht, den Betrachter auf den Gedanken zu bringen, daß diese Leutchen, die bei ihrer Lampe Kartoffeln essen, mit denselben Händen, die in die Schüssel langen, auch selber die Erde umgegraben haben; das Bild spricht also von ihrer Hände Arbeit und davon, daß sie ihr Essen ehrlich verdient haben. Ich habe gewollt, daß

es an eine ganz andere Lebensweise gemahnt als die unsere, die der Gebildeten. Ich möchte denn auch durchaus nicht, daß jeder es gleich schön oder gut fände.“

Van Gogh wechselt hier die Perspektive, weg von seiner eigenen Lebenswelt, und malt eine einfache Stube, mit einfachen Bauern, die in Einklang stehen mit der Welt, auf der wir alle nur Gast sind. Als Gast, so finde ich, verhält man sich mit einer gewissen Demut dem Gastgeber gegenüber – Mutter Natur.



Van Gogh Gemälde „Die Kartoffelesser“.

Bis zum Beginn des wirtschaftlichen Wohlstands in den Überfluggesellschaften des 20. und 21. Jahrhunderts ist Angemessenheit eine ziemlich sinnvolle Überlebens-

strategie, bei der eine leichtfertige Verschwendung unbedingt zu vermeiden war. Heute haben wir jedwedes Maß der Angemessenheit verloren, was Andreas Gursky schon 1999 im Foto „Überfluggesellschaft“ (schlagen Sie es gern einmal nach) fotografisch angemahnt hat. Als Wohlstandsgesellschaften konsumieren wir, als gebe es kein Morgen.

Doch es gibt ein Morgen.

Ideen für morgen: Angemessenheit als architektonische Praxis

Kommen wir auf unsere heutige, menschliche Lebenspraxis zurück. In den eingangs geschilderten Situationen der alltäglichen Suche nach Angemessenheit geht es immer um die Zusammenführung mehrerer Gesichtspunkte oder Wirkkräfte, die jeweils für sich bedeutsam sind, aber vor allem zusammengeführt werden müssen. Dies sind in der Regel Aspekte, die folgender Natur sind: Wie teuer? Wie aufwendig? Wie sozial passend? Wie zu mir selbst passend, wie authentisch? Vielleicht wie nachhaltig? Bei der Suche nach einer Antwort nach dem angemessenen Outfit oder nach dem angemessenen Gebäude handelt es sich letztlich um eine Konzeptfindung auf mehr oder weniger hohem Komplexitätsniveau. Hierzu bedarf es einer eigenen Haltung, wie gehandelt bzw. gebaut werden soll. Angemessenheit kommt nicht ohne einen eigenen moralischen Kompass aus.

Angemessenheit ist im Alltag viel präsenter als die meisten denken. Im „Model UN“ – das sind Planspiele für Schülerinnen und Schüler, in denen die Arbeit der Vereinten Nationen

nachgestellt und ausprobiert wird – hat der Begriff „decorum“ einen festen Platz. Hier geht es um soziale und kulturelle Angemessenheit. Im diplomatischen Dienst ist Angemessenheit bis heute eine feste Größe.



United Nations: Model UN.

Aus dem Rechtswesen kennen wir das Gebot der Angemessenheit, auch bekannt als „Grundsatz der Verhältnismäßigkeit“, der für die gesamte deutsche Staatsgewalt in Bund und Ländern Gültigkeit besitzt – oder wie es das Bundesverfassungsgericht ausdrückt, als „übergreifende Leitregel allen staatlichen Handelns“. Über Kultur und Soziales hinaus spielt Angemessenheit also auch politisch und rechtlich eine große Rolle.

Wir erkennen also, dass es DIE Angemessenheit nicht geben kann. Wir müssen nur unser jeweiliges Konsum-,

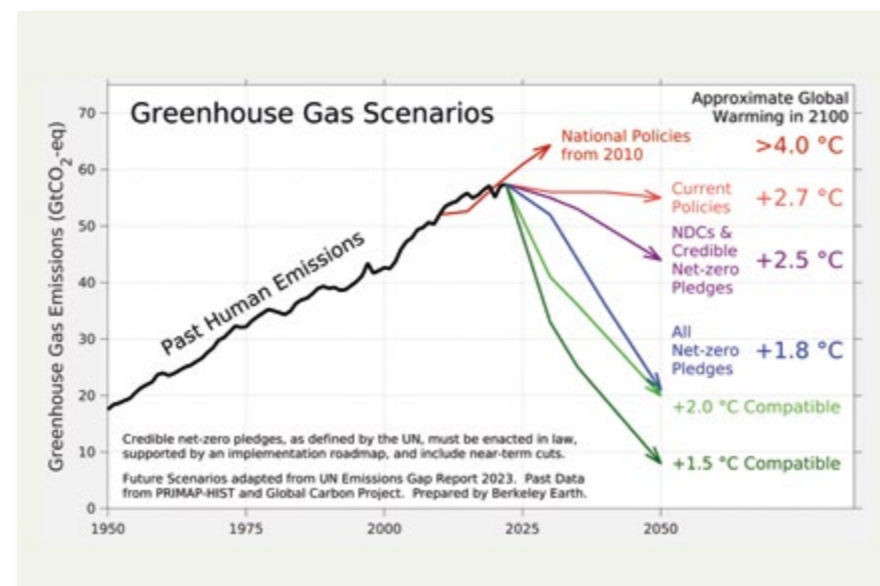
Freizeit- und Mobilitätsverhalten auf Sinn und Einsparoptionen überprüfen. Wer einmal seinen persönlichen CO₂-Fußabdruck errechnet hat, spürt, dass wir als Gesellschaft womöglich jedwedes Gespür für Angemessenheit verloren haben. Wir befinden uns also inmitten einer ethischen Diskussion, die die Suche nach Angemessenheit immer benötigt, und diese wird immer im Spannungsfeld von Individuum und Gesellschaft ausgelotet.

Wir brauchen eine Idee fürs große Ganze, einen gesellschaftspolitischen Rahmen, denn wir leben im Anthropozän, dem Zeitalter, das der Mensch prägt und das Leben und Natur verändert. In dieser Zeit brauchen wir eine Verantwortungsethik, die bei uns allen anfängt. Hier können wir unmittelbar Selbstwirksamkeit erleben und das ist ein hohes menschliches Gut. Dass wir als Architektinnen und Architekten durch den Bau und Betrieb von Gebäuden und Infrastruktur etwa für die Hälfte des CO₂-Ausstoßes verantwortlich sind, ist bekannt. Wir sind es also, die sich dringend mit Angemessenheit zu beschäftigen haben – aus Gründen der Ressourcenfrage, aber auch aus kulturellen, sozialen und ästhetischen Gründen. Architektur und Stadtplanung implizieren immer auch die Suche nach Angemessenheit.

Es lohnt sich, dass wir uns über Angemessenheit mehr Gedanken machen. Der römische Rhetoriker Quintilian räumt ihr gar den ersten Platz unter den Stilqualitäten ein und erklärt sie zum „Superprinzip“. Schließen möchte ich mit einem Ausblick des leider verstorbenen Kollegen Manfred Hegger, der bereits vor zehn Jahren erklärte: „**Angemessenheit ist die oberste Tugend der neuen Architektur.**“

Zukunft ist jetzt! Haltung zeigen für eine klimagerechte Landschaftsarchitektur unserer urbanen Lebensräume.

Das Klima wandelt sich, die Temperaturen steigen. Die letzten zwei Jahre waren weltweit die heißesten Jahre seit Beginn der Messungen. Immer mehr Menschen leben in Städten. Umso wichtiger ist es, diese auf den Klimawandel vorzubereiten und sie entsprechend zu ertüchtigen. Wie könnte dies aussehen?



Klimawandel durch globale Erwärmung: Status und voraussichtliche Entwicklung.



Verfasser
Prof. Stephan Lenzen

Prof. Stephan Lenzen ist Landschaftsarchitekt und Präsident des Bundes Deutscher Landschaftsarchitektinnen (bdla). Nach seiner Ausbildung zum Gärtner und beruflicher Tätigkeit in Italien und Frankreich studierte er Landschaftsarchitektur. 1999 begann seine Mitarbeit im Büro RMP Landschaftsarchitekten, das er fünf Jahre später als Inhaber übernahm. Seit 2015 lehrt Stephan Lenzen als Honorarprofessor an der FH Dortmund Landschaftsarchitektur im Fachbereich Architektur/Städtebau.

Besonders wichtig erscheint mir die strategisch geplante Anpassung der urbanen Räume, weil sich hier die Temperatursteigerungen am deutlichsten manifestieren. Städte sind die Brenngläser des Klimawandels, denn für Temperaturen über 40 Grad Celsius und monsunartige Regenfälle sind sie nicht ausgelegt. Im innerstädtischen Bereich liegen in Deutschland die Temperaturen um acht bis zehn Grad Celsius höher als im Umland – in mittelgroßen und großen Städten. Mehr Grün in der Stadt ist anerkannter Weise das wirksamste Mittel des Kühlens. Um den prognostizierten Temperaturanstieg von etwa zwei Grad Celsius bis 2050 und den zunehmenden Hitzestress in den Freiräumen auszugleichen, bräuhete es in den meisten Städten in Deutschland eine Verdopplung des Grünanteils. Zu diesem Ergebnis kommt Professor Stephan Pauleit von der Technischen Universität München. Wie ließe sich das bewerkstelligen?

1. Stadt und Land verbinden: großräumige grüne Stadt- und Regionalentwicklung

Wir müssen Flächen entwerfen, die Kohlenstoff binden, Wasserstoff speichern und Platz für Vegetation, Biodiversität und die gewünschten Nutzungen bieten. Natürliche Klimaanpassung benötigt eine vernetzte grüne Infrastruktur aus vielfältigen öffentlichen Freiräumen mit viel Grün in Fläche und Volumen, ausreichend Schatten im Sommer, erlebbares und bewegtes Wasser, angepasste Materialien, einen hohen Anteil an natürlich gewachsenem Boden, lokal geschlossene Regenkreisläufe und eine Baustruktur, die Durchlüftung und Kaltluftfluss ermöglicht.

Wie das in der Praxis aussehen könnte, zeigt die Entwicklung des Grünzugs Nordost auf einer Konversionsfläche in Mannheim, ermöglicht durch die BUGA 2023. Der Verzicht auf eine Bebauung ermöglichte es nach dem Abzug der US-Armee, die Kaltluftzufuhr aus dem Odenwald über einen Frischluftkorridor bis zur Innenstadt Mannheims zu führen. Neben der Durchgängigkeit der Frischluftschneise waren uns bei der Gestaltung des Grünzugs zwei weitere Aspekte wichtig: ein Biotopverbund von trockenen und feuchten Lebensräumen sowie das Ausschöpfen der Bestandsstrukturen für verschiedene Lebensräume.



Grünzug Nordost Mannheim (BUGA 2023).



BUGA-Gelände in Mannheim und Planung des Grünzugs unter weitgehendem Verzicht auf Bebauung.

Das Schaffen von Biotopen und Lebensräumen ist vor dem Hintergrund des Artensterbens eine wichtige Aufgabe der Landschaftsarchitektur. In Deutschland leben ca. 71.900 Tier- und Pflanzenarten, darunter allein 33.300 Insektenarten. Bis zu 30 Prozent aller Arten könnten in den kommenden Jahrzehnten wegen des Klimawandels aussterben. Ihr Lebensraum verschiebt sich jeden Tag um 4,5 Zentimeter in Richtung der Pole, also um 17 Kilometer in zehn Jahren. Wir haben bei dem Gestaltungsvorschlag des Grünzugs Mannheim Nordost daher versucht, Lebensräume von gefährdeten Arten miteinander zu verbinden. In der Landschaftsarchitektur entsteht so eine neue Ästhetik des Freiraums mit offenen Flächen ohne Baumbestand. Diese Flächen kühlen schneller als Flächen mit Baumbestand und tragen so besonders stark zur Kühlung städtischer Areale bei.

Auch den Umgang mit Ressourcen gilt es, im Blick zu behalten, insbesondere von Baumineralien, deren Verbrauch stark gestiegen ist. Daher haben wir in Mannheim viel mit Vorhandenem gearbeitet.



Wege verlegt auf früheren Schienen (oben); Umnutzung der Panzerwaschanlage zu einem Fahrradabstellplatz (unten).



Frühere Werkstatthalle als Eingangsbereich (links), Umnutzung der früheren U-Halle als Oase im offenen Raum (unten).



2. Grün vernetzen in der Stadt: grüne Parks und grüne Infrastruktur im Stadtteil

Ein Teil des Inneren Grüngürtels von Köln war über Jahre mit Großmarkthallen bebaut, die jetzt sukzessive zurückgebaut werden, sodass der Grüngürtel vollendet und mit den anderen Teilen des Grüngürtels vernetzt werden kann. Dazu gehört auch die Wegnahme von Gebäuden an entscheidenden Stellen. Ein solcher Rückbau darf im Zuge der Klimaanpassung von Städten kein Tabu sein.



Die Parkstadt Süd: die geplante Vollendung des Inneren Grüngürtels von Köln.

3. Grüne Akupunktur durch Pocketparks: Parkplätze zum Parken

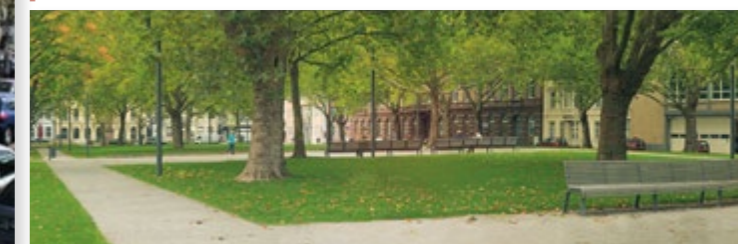
Wie kann man noch zusätzliche Grünflächen im innerstädtischen Bereich schaffen? Zwei Möglichkeiten liegen hier auf der Hand: die Begrünung von Innenhöfen, die in den meisten Fällen nicht in öffentlicher Hand sind, oder die Begrünung sogenannter Bewegungsflächen, also von Straßen und Parkplätzen. Wie selbstverständlich stellen wir unsere privaten Fahrzeuge im öffentlichen Raum ab und so ist in den letzten Jahren ein Kulturkampf um diese Flächen entstanden, obwohl wir angesichts des Klimawandels keine andere Wahl haben, als diese Flächen anders zu nutzen.

Eine klimaangepasste Stadt macht auch aus ökonomischen Gründen Sinn: Mindestens 145 Milliarden Euro kosteten die Schäden, die zwischen 2000 und 2021 durch die Folgen des Klimawandels entstanden. Je nachdem, wie der Klimawandel fortschreitet, liegen Schätzungen zufolge die Kosten bis 2050 zwischen 280 und 900 Milliarden Euro, also bei circa 30 Milliarden pro Jahr. Nicht mit eingerechnet sind Kosten durch zahlreiche gesundheitliche Beeinträchtigungen, die Todesfälle durch Hitze und Überflutungen, die Belastung von Ökosystemen, der Verlust an Artenvielfalt und eine schlechte Lebensqualität.

Kopenhagen, Berlin und Barcelona sind aktuell führend im Umbau ihrer Städte. Gartenstraßen, Gartenboulevards und kleine Lustgärten in unseren Straßen sind wichtig, um die Menschen bei der Transformation der Städte mitzunehmen.



Clemensplatz, Koblenz, vor (links) und nach (rechts) der Umnutzung.



Innenhof Kurfürstliches Schloss Koblenz vor (links) und nach (rechts) der Umnutzung.



4. Grüner Mehrwert durch private Grünflächen: qualifizierte Freiflächen im Wohn- und Arbeitsumfeld



Inselpark Wilhelmsburg und Hamburger Terrassen.

Private Gärten bieten ein großes Potenzial für den klimagerechten Umbau der Stadt. Ab einer gewissen Gebäudegröße würde es daher Sinn machen, auch für die dazugehörigen Freiflächen einen obligatorischen Plan ihrer Nutzung zu fordern. Auch Bebauungspläne sollten die Qualität der Grünflächen mit einbeziehen. Hierzu erforderlich wäre eine baurechtliche Normierung des Freiflächengestaltungsplans (FGP) und eine bundesrechtliche Verankerung im Baugesetzbuch und der Musterbauordnung sowie eine Verankerung in den Landesbauordnungen. Mit der bundesrechtlichen Verankerung und bundesweiten Anwendung des FGP würde eine klimagerechte Gestaltung der Baugrundstücke sichergestellt – sowohl im Neubau als auch in der Bestandsentwicklung auf privaten und öffentlichen Flächen.

Mit der Einführung eines Grünflächenfaktors (GFF) in die BauNVO könnte darüber hinaus der Umfang an grün-, biodiversitäts- und klimawirksamen Flächen in der Bauleitplanung in der kommunalen Planungshoheit abgestimmt auf das jeweilige Stadtgebiet / Quartier / Baugebiet / Grundstück dargestellt und festgesetzt werden. In Österreich ist dies bereits realisiert.

5. Gebäude begrünt euch: Dach- und Fassadenbegrünung

Dach- und Fassadenbegrünungen sind sehr aufwendig in der Erhaltung der Pflanzen. Die Effekte dieser Begrünungen für den öffentlichen Raum sind nicht messbar. Dennoch ist es eine sinnvolle Maßnahme, da die Begrünungen verhindern, dass sich Gebäudehüllen zu sehr aufheizen und diese Wärme wieder in die Stadt abgeben.

6. Klimaangepasste Stadtbäume: zentrale Bausteine der grünen Infrastruktur

Bäume senken die Umgebungstemperatur und sind insbesondere deshalb wirkungsvoll, weil sie Gebäude verschatten und Wasser verdunsten. Fassaden- und Dachbegrünungen spielen hingegen eine vergleichsweise kleine Rolle. Eine 80-jährige Linde verdunstet im Jahr im Vergleich zu einer 20-jährigen Linde die zehnfache Menge an Wasser – ca. 320 Badewannen.

Unsere Städte haben sehr unterschiedliche Zielgrößen, um den Baumbestand zu vergrößern. Auch wenn eine Stadt wie Stuttgart für die Begrünung der Innenstadt jährlich um die 500 Bäume pflanzt, reicht dies nicht aus, um das innerstädtische Klima bis 2050 deutlich zu verbessern. Berlin wiederum gelingt es nicht, durch Neupflanzungen den Verlust von Straßenbäumen zu kompensieren.

Üblicherweise werden die Straßenbäume maximal 20 bis 30 Jahre alt, zu wenig, um das Maximum ihres Nutzens zu erreichen. Um solche langlebigen Bäume zu bekommen, benötigen diese einen Boden, der nicht unterbaut ist. Bäume haben in unseren Städten einen zu kleinen Wurzelraum, um sich optimal entfalten zu können. Doch es geht auch anders: In Göteborg wird der Straßenraum inzwischen auch unterirdisch angepasst – nicht nur bei Neubepflanzungen, sondern auch bei Bestandsbäumen.

Die Pflanzung klimaangepasster Bäume wiederum ist keine Lösung, da sie höchstens die Hälfte der Laubmasse unserer einheimischen Bäume haben und somit in Bezug auf Verschattung und Verdunstung deutlich weniger leisten als unsere heimischen Baumarten.

Doch stimmen Angebot und Nachfrage, wenn es um Bäume geht? Der Bedarf an Bäumen ging von Mitte der 1990er-Jahre bis Ende 2018 schleichend zurück. Die für diesen Zeitraum produzierten Bäume ließen sich nicht verkaufen oder zu marktüblichen Preisen vermarkten und wurden daher vernichtet. Die Menge an Baumschulen und

die Flächen der Baumschulen haben sich in dieser Zeit immer weiter reduziert. Die Baumschulen sind auf den heute absehbaren Bedarf an Bäumen also nicht vorbereitet.

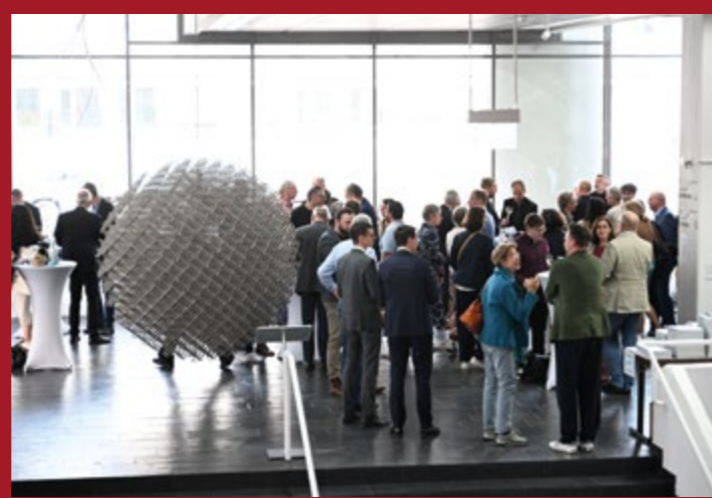
Die Bundesregierung sollte sich daher für eine Gemeinschaftsaufgabe „Klimaanpassung“ einsetzen und den Artikel 91a des Grundgesetzes anpassen. So könnte sich der Bund an den Klimaanpassungsmaßnahmen beteiligen und diese durch Sonderrahmenpläne wie „Klimaanpassung“ und „Stadtgrün“ absichern.











Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Sommerakademie Architektur 2025



Studierende der SRH Hochschule Heidelberg mit Prof. Dr. Marc Kirschbaum

- » Anne Brand
- » Laura Figueras Mecke
- » Christopher Hoffmann
- » Sandy Hollmann
- » Güliz Kantas
- » Simon Klein
- » Tasmin Koppenhöfer
- » Lucio Lazaro Lindner
- » Tim Mittnacht
- » Allegra Möller-Lorré
- » Gilardina Morina
- » Natalia Navrozidis
- » Lilly Ochs
- » Julia Sachsenheimer
- » Maia Sely Scheffner Pozo
- » Chiara Schmitt
- » Oskar Schmitt
- » Shahad Sulayvani
- » Donika Thaqi
- » Emilia Toraman
- » David von Klass
- » Veronica Walter

Studierende der Hochschule Mainz mit Prof. Peter Horejs

- » Sophia Adler
- » Maja Borchert
- » Gerrit Braun
- » Elena Chislari
- » Nida Gerev
- » Sophia Greiner
- » Jule Haker
- » Kim Heidemann
- » Lea Heilf
- » Florence Kirkham
- » Emma Krahé
- » Sarah Meid
- » Laura-Charline Müller
- » Diya Penjwen
- » Anna Schmitt
- » Nelly Schnatz
- » Helena Sophia Weigelt

Studierende der Hochschule Kaiserslautern mit Prof. Rolo Fütterer

- » Rosario Alessi
- » Ines Budich
- » Elif Cevik
- » Pia Eppeler
- » Carolin Glag
- » Denise Hasenstein
- » Tobias Ofiara
- » Jannik Reitmayer
- » Hannah Städtler
- » Alina Schönenberg
- » Christina Schwarz
- » Leonhard von Deimling
- » Christoph Weber
- » Muhammed Mustafa Yürekli

Die Zukunft der Angemessenheit: Aufgabenstellung und vorbereitender Stadtpaziergang

Städte stehen vor der Herausforderung, Räume für Menschen zu gestalten, die zugleich funktional, nachhaltig und lebenswert sind. „Angemessenheit“ in der Stadtplanung und Architektur meint dabei nicht nur architektonische Ästhetik oder städtebauliche Ordnung, sondern auch den Blick auf soziale Bedürfnisse, ökologische Verantwortung und wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Neue Technologien – von digitalen Simulationswerkzeugen bis hin zu Künstlicher Intelligenz – eröffnen zusätzliche Möglichkeiten, um komplexe Fragen zu analysieren und zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln.

Ludwigshafen als Labor für die Zukunft

Die Sommerakademie Architektur 2025 nahm erneut Ludwigshafen in den Blick – eine Stadt, die für die Verknüpfung von Industrie, Wohnen und urbaner Entwicklung steht. Studierende der drei beteiligten Hochschulen konnten sich mit konkreten städtischen Herausforderungen Ludwigshafens befassen und/oder den Einsatz neuer Technologien in der Stadtentwicklung erproben. In der Themenwahl und Schwerpunktsetzung waren sie jedoch frei.

Zum Auftakt gaben Impulsvorträge einen Überblick über die Geschichte der Stadt sowie die städtebaulichen Herausforderungen – vom Strukturwandel der Innenstadt über Mobilitätsfragen bis hin zu der Frage, wie eine Industriestadt lebenswerter gestaltet werden kann. Auch dem Thema

Künstliche Intelligenz und der Nutzung dieser Technologien bei Planungsprozessen und der Entwicklung nachhaltiger Lösungen war ein Vortrag gewidmet.

Um den theoretischen Input mit konkreten Eindrücken zu verbinden, führte ein Stadtpaziergang unter Leitung von Matthias Ehringer, Stadtplaner, Denkmal- und Stadtbildpfeiler bei der Stadtverwaltung Ludwigshafen, die Studierenden zu zentralen Orten Ludwigshafens. Der Stadtrundgang sollte den Studierenden zeigen, welche städtebaulichen Maßnahmen bereits umgesetzt wurden und welche Projekte die Stadtentwicklung der kommenden Jahrzehnte prägen werden.

Stadtpaziergang: Ludwigshafen hautnah erleben

Ausgangspunkt des Stadtpaziergangs war das **Wilhelm-Hack-Museum**, Veranstaltungsort der Sommerakademie Architektur und markanter Kulturort mit einer farbenfrohen Keramikwand von Joan Miró. Von dort ging es entlang der **Kaiser-Wilhelm-Straße**, die exemplarisch für die Nachkriegsarchitektur und den Einfluss des Autoverkehrs auf die Stadtstruktur steht, zum Rhein.



Dipl.-Ing. Matthias Ehringer.



Rheinpromenade.

Am Lichtenberger Ufer bekamen die Studierenden einen Eindruck von der besonderen Lage Ludwigshafens am Rhein. Der Fluss, einst vor allem Transportweg und Standortvorteil für die Chemieindustrie, soll heute stärker als öffentlicher Lebensraum erschlossen werden – eine Aufgabe, mit der sich viele deutsche Städte an Flüssen befassen.

Der Weg zurück führte über den Berliner Platz mit dem Bahnhof Mitte.



Zwischen Lichtenberger Ufer und Bahnhof Mitte.



Zwischen Bahnhof Mitte und Berliner Platz.



Der Berliner Platz und die angrenzende Hochstraße dokumentieren die städtebaulichen Ambitionen der Nachkriegsjahre. Heute veranschaulicht der Platz die Herausforderung, zentrale Verkehrsknotenpunkte und öffentlichen Raum attraktiver und sicherer zu gestalten. Die Baugrube am früheren Standort eines liebevoll „Tortenschachtel“ genannten Kaufhauses, ist ein Sinnbild für unterbrochene Projekte und noch ungenutzte Potenziale der Innenstadt.



Am Berliner Platz.



Über die Wredestraße gelangten die Teilnehmenden schließlich zum Pfalzbau und zum Theaterplatz – Orte, die Kultur, Begegnung und städtisches Leben bündeln sollen, aber ebenfalls von neuen Konzepten profitieren könnten, die die Belange der dort lebenden und wohnenden Menschen stärker berücksichtigen. So steht der Theaterplatz exemplarisch für die Herausforderung, öffentliche Räume zu beleben und bürgernah zu gestalten.

Gemeinsam an Lösungen arbeiten

Wieder am Wilhelm-Hack-Museum angekommen, teilten sich die Studierenden in sieben hochschul- und semesterübergreifende Arbeitsgruppen auf. Mit Unterstützung ihrer Dozenten wählten sie ihre Themenfelder – von Mobilität über Grünräume bis hin zu digitalen Planungsmethoden.

Die Arbeit an den Projekten zog sich über zweieinhalb Tage. Bei intensiven Diskussionen, unterstützt durch Modellbau, entstanden Ideen für die Stadt der Zukunft. Traditionell bildeten die Schlusspräsentationen am letzten Tag den Höhepunkt: Vor Dozenten, Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, der amtierenden Oberbürgermeisterin und Schirmherrin der Sommerakademie Jutta Steinruck und dem Vorstand der GAG Ludwigshafen Wolfgang van Vliet stellten die Gruppen ihre Ideen für eine angemessene, nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung vor.

BEITRAG DER GRUPPE 1

ACTIVATE GREEN HARBOUR

Pia Epele, Leonhard von Deimling, Lea Heilf,
Sophia Adler, Lucio Lazaro Lindner,
Christopher Hoffmann, Veronica Walter

Der Entwurf der Gruppe „activate green harbour“ befasst sich mit dem Lichtenberger Ufer und seiner Anbindung an den Bahnhof Mitte und den Berliner Platz. Ziel ist es, die bereits weitgehend entsiegelte Fläche des Lichtenberger Ufers attraktiver zu gestalten und (teil-)versiegelte Bereiche zu begrünen. Durch diese Eingriffe soll die bestehende Verbindung zwischen Innenstadt und Rhein aufgewertet und die Aufenthaltsqualität des Lichtenberger Ufers gesteigert werden.

Ludwigshafen hat laut Umweltbundesamt mit 67 Prozent den deutschlandweit größten Anteil an versiegelten Flächen. Der Wert liegt um 20 Prozent über dem Durchschnittswert vergleichbarer Städte. Ursächlich hierfür ist die industrielle Infrastruktur der Stadt, vor allem im Areal der BASF, sowie die Verkehrsinfrastruktur. Die starke Versiegelung hat unter anderem Auswirkungen auf die ökologische Vielfalt, das Grundwasser sowie das Mikroklima der Stadt.

Der Entwurf möchte einen Beitrag zur geplanten Entsiegelung und Renaturierung Ludwigshafens leisten. Er soll dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität im Bereich des Lichtenberger Ufers zu verbessern und die Lebensqualität der in der Innenstadt lebenden und arbeitenden Menschen zu steigern. Dies und die gestalterische Aufwertung der Verbindung zwischen Bahnhof Mitte, Berliner Platz und Rhein trägt darüber hinaus zur Imageverbesserung der Stadt Ludwigshafen bei.



Mehr Grün, mehr Aufenthaltsqualität.



Planungsgebiet der Gruppe.

Im gewählten Bearbeitungsgebiet ist der Versiegelungsgrad der Flächen uneinheitlich. Neben vollversiegelten Flächen sind auch teilversiegelte und nicht versiegelte Bereiche zu unterscheiden. Je nach geplanter Nutzung sollen daher aktuell vollversiegelte Flächen wahlweise in nicht- oder nur teilweise versiegelte Flächen umgewandelt werden.



Versiegelungsgrade und mögliche Nutzungen.



Status der Versiegelungen im Bearbeitungsgebiet.



Lageplan im Maßstab 1:2000.

Obwohl das Lichtenberger Ufer bereits heute weitgehend entsiegelt und begrünt ist, mangelt es an Aufenthaltsqualität. Der Entwurf sieht vor, den Zugang zum Bahnhof Mitte über den Berliner Platz in die Planungen einzubeziehen, um auf diese Weise nicht nur die in der Innenstadt lebenden Menschen, sondern auch Besucherinnen und Besucher der Stadt zu diesen Grünanlagen und an den Rhein zu bringen. Hierzu sollen Angebote wie Spiel-, Sport- und Freizeitflächen sowie einladende Sitzbereiche beitragen.

Städte wie Seoul und Madrid, die ebenfalls an Flüssen liegen, haben bereits die Potenziale urbaner Flächen für die Naherholung erschlossen.

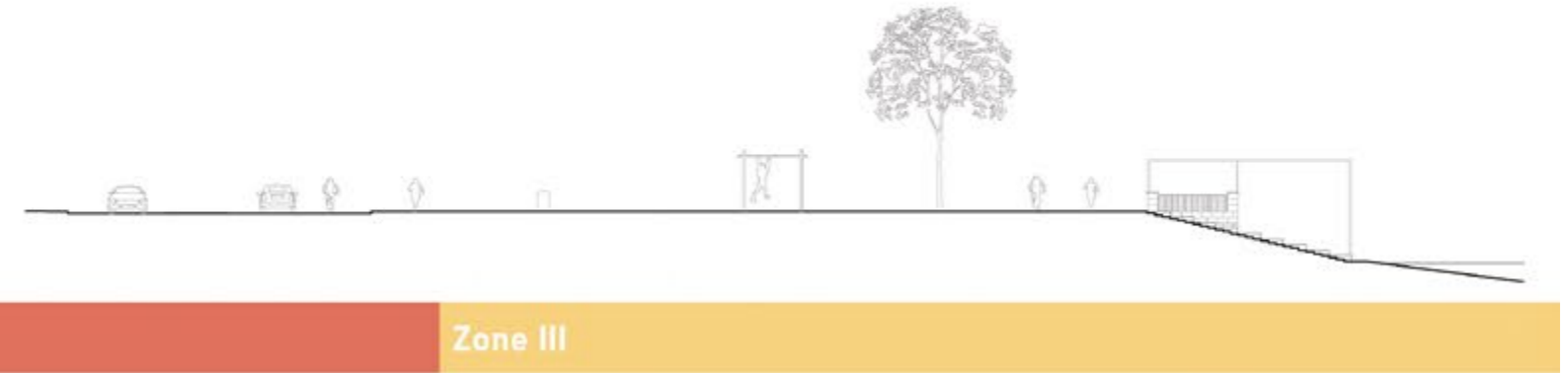
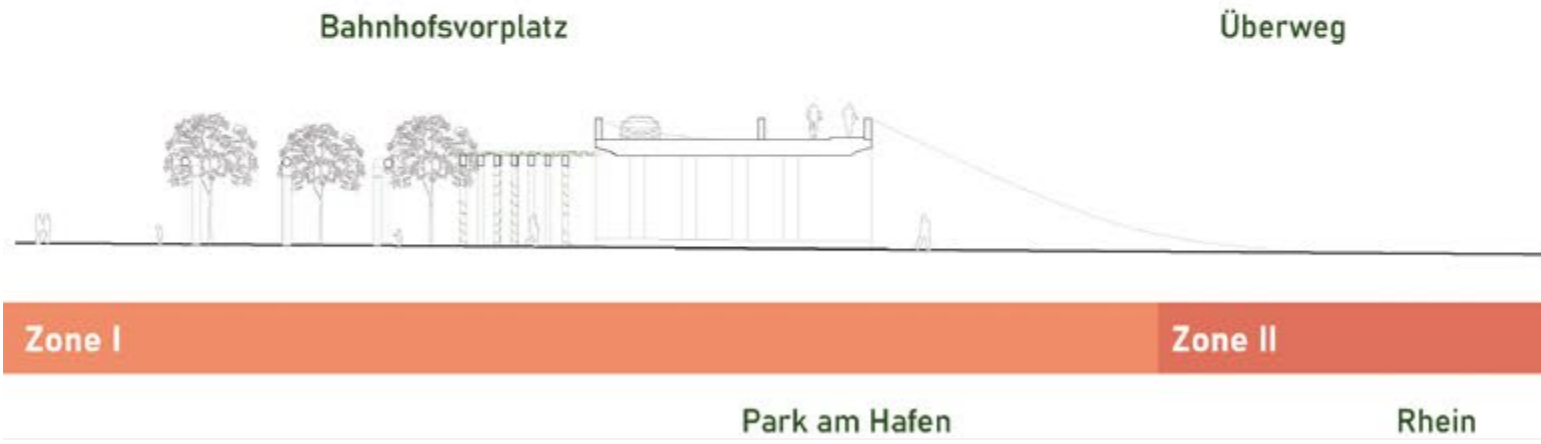


Link zum Projekt "The Seoul Cheonggye River von Mi-kyoung Kim Design"

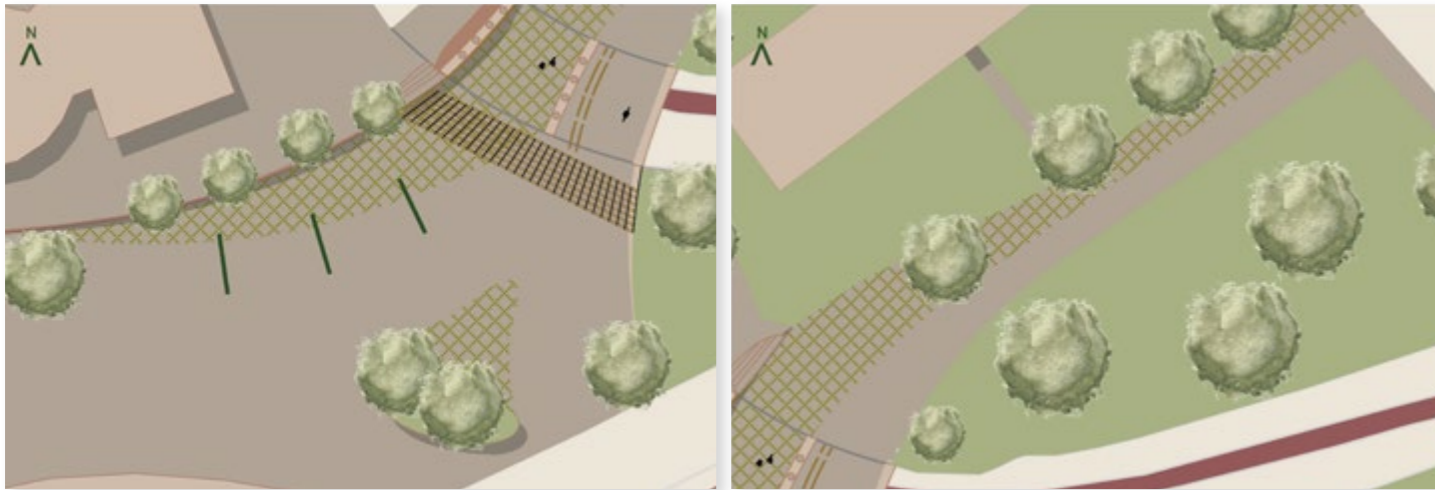


Link zum Projekt "Madrid Rio von West 8"

Geländeschnitt



Geländeschnitt mit Zonierungen.



Zone 1: Bahnhofsvorplatz und Wegführung zum Rhein, Maßstab 1:250.



Gestaltung eines begrünten Zugangsbereichs zum Bahnhof.



Gestaltungsvorschlag des fast vollständig entsiegelten Bereichs zwischen Bahnhofsvorplatz und Lichtenberger Anlage (KI-generiertes Bild).

Für das Lichtenberger Ufer macht der Entwurf verschiedene Angebote für Nutzungen:



Nutzungsvorschläge für das Lichtenberger Ufer.



Wegführung mit entsiegelten Bereichen für Fußgänger und teilversiegelten Flächen für Fahrradfahrer.



Gestaltungsvorschlag einer
Ruhefläche (KI-generiertes Bild).

Kommentierung der Dozenten:

Der Entwurf hat zwei Schwerpunkte: der Bereich des Bahnhofsvorplatzes, der viel Potenzial für Verbesserungen bietet, und die Verbindung zum Lichtenberger Ufer mit versiegelten Flächen und Durchschneidungen von Straßen. Im aktuellen Zustand ist hier einiges missglückt, weil der vorhandene Grünraum als Restraum und nicht als potenzielle Freizeit- und Grünanlage betrachtet wurde. Die verschiedenen Fragmente werden im Entwurf aufgegriffen und umgestaltet, um die Potenziale für einen weiteren Stadtpark aufzuzeigen.

Wünschenswert wäre ein noch beherrzter Umgang mit dem vorhandenen Grün, zum Beispiel durch eine zusätzliche Bepflanzung mit Stauden und Gehölzen, um den bereits bestehenden Zugang zum Rhein stärker zu inszenieren. Die Stadt Ludwigshafen hat auch hier eine untergenutzte Fläche, die es wert ist, veredelt zu werden und mehr Beachtung zu finden, weil dies zugleich die stark versiegelte und verdichtete Innenstadt als Wohngebiet aufwertet. Eine weitere Aufwertung der Innenstadt durch zusätzliche Grünflächen ist in den nächsten Jahren durch Umnutzungen im Bereich der neuen Stadtquartiere zu erwarten.



BEITRAG DER GRUPPE 2

BISMARCKSTRASSE ARBEIT. KULTUR. LEBEN.

Gerrit Braun, Elena Chislari, David von Klass,
Sarah Meid, Tim Mittnacht, Tobias Ofiara,
Jannik Reitmayer, Oskar Schmitt

Der Entwurf beschreibt Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Bismarckstraße mit dem Ziel, die Lebensqualität in der Innenstadt zu verbessern und die lokale Wirtschaft zu stärken. Die Vorschläge umfassen die Entsiegelung von Flächen und eine thematische Strukturierung des Straßenraums. Durch die Nutzung potenzieller Entwicklungsflächen können zusätzliche Angebote für eine gemeinschaftliche Nutzung des öffentlichen Raums entstehen.

Die Bismarckstraße ist eine der wichtigsten Straßen in der Ludwigshafener Innenstadt und heute weitgehend als Fußgängerzone ausgebaut. Auffällig sind die zahlreichen versiegelten Flächen sowie die Leerstände in den Erdgeschosszonen aufgrund der Nähe der Rhein-Galerie. Für die Anwohner und Anwohnerinnen gibt es nur wenige Bereiche mit guter Aufenthaltsqualität, für Kinder fehlen Spielflächen. Positiv zu vermerken ist die bereits vorhandene Begrünung der Straße durch Bäume.



Versiegelte Flächen, wenige Sitzmöglichkeiten, Verschattung durch Bäume.

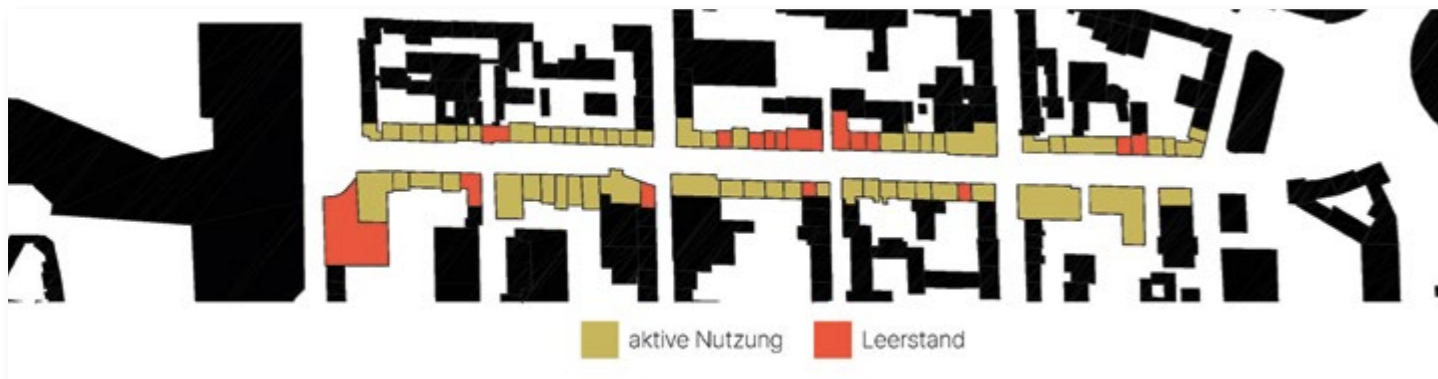


Bewegungsangebote in der Bismarckstraße.

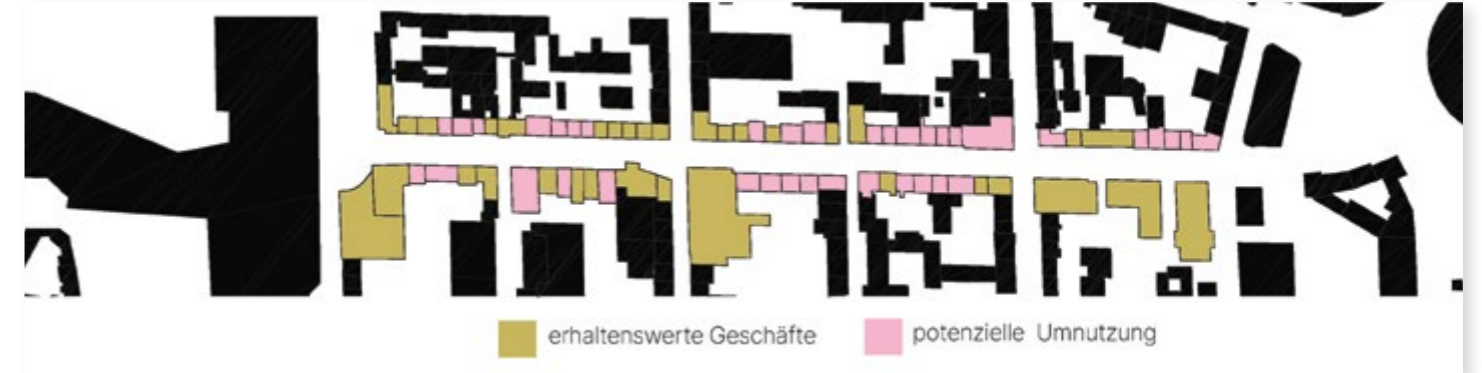


Durchgängig versiegelte Fläche im Bereich der Bismarckstraße.

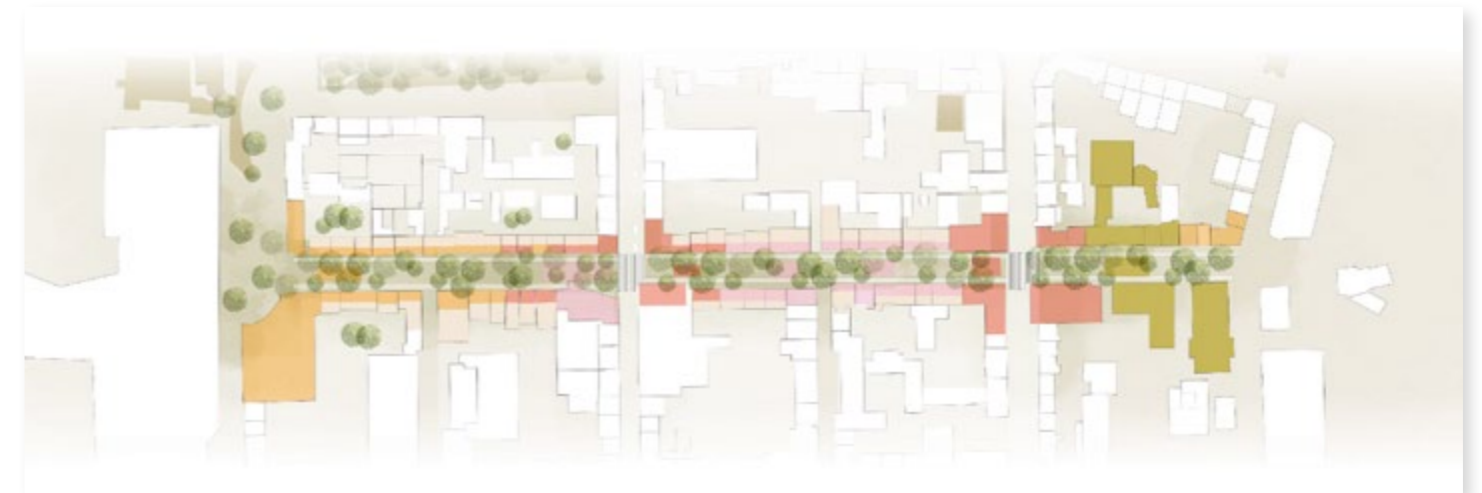
Um dem Leerstand entgegenzuwirken, wird qualitativ hochwertiger Einzelhandel sowie Gastronomie, die zum Verweilen einlädt, benötigt. Die Gruppe schlägt daher vor, durch Umnutzungen von Gebäuden und Erdgeschosszonen und vielfältigere Angebote mehr Leben in die Straße zu bringen. Auch eine stärkere Akzentuierung des Wohnens ist eine Option, zum Beispiel durch die Nutzung von Gebäuden und Flächen in den Innenhöfen.



Leerstand und aktive Nutzung.



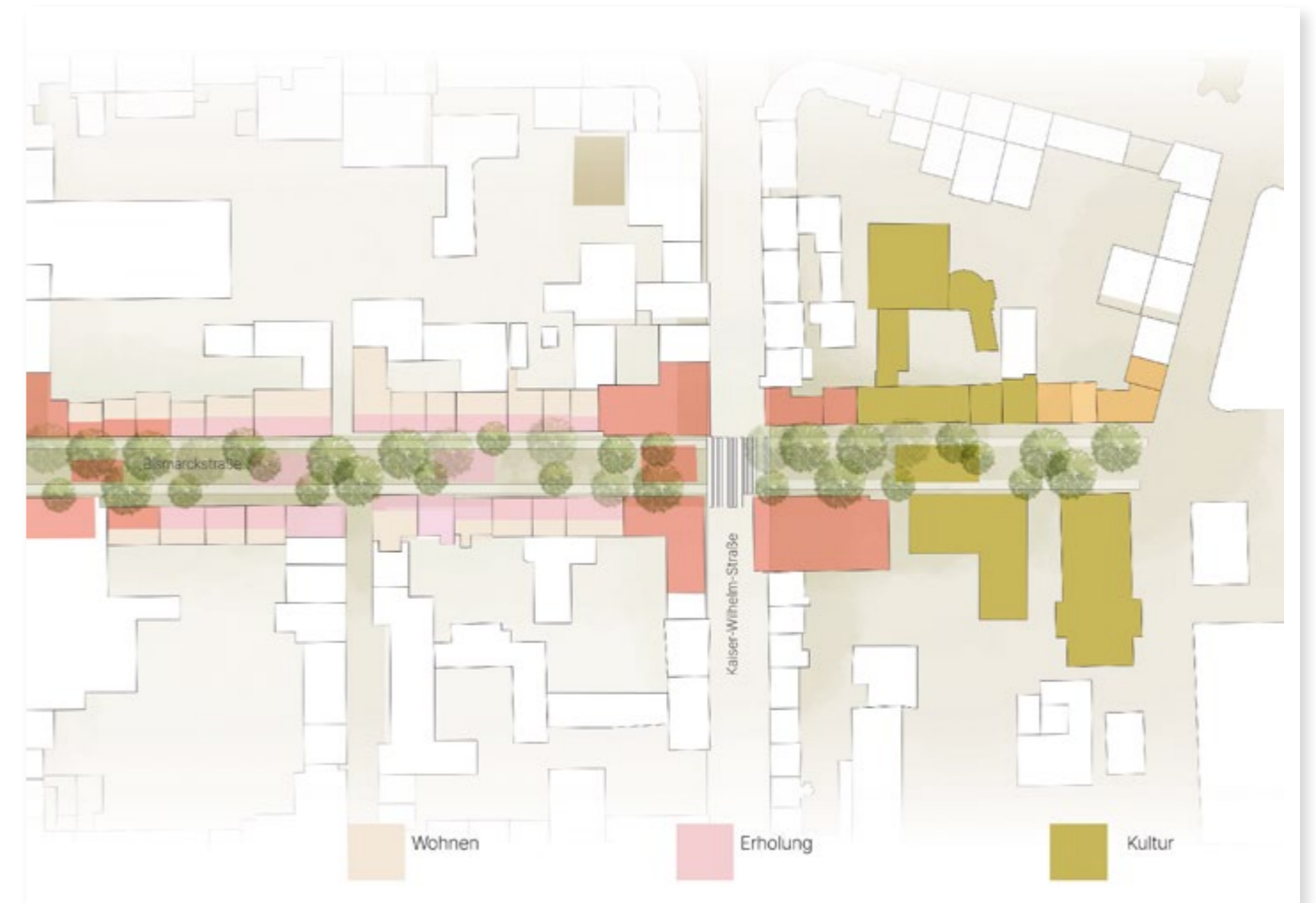
Erhaltenswerte und potenzielle Entwicklungsflächen.



Zonierung der Nutzungen nach Arbeiten, Versorgung, Kultur und Bildung.



Arbeit und Versorgung zwischen Rathausplatz und Bahnhofstraße.



Nutzungsvorschläge zwischen Bahnhofstraße und Wredestraße.



Zonierung der Nutzungen nach Arbeiten, Versorgung, Kultur und Bildung.

Der Entwurf sieht vor, versiegelte Flächen aufzubrechen, mehr Sitzmöglichkeiten zu schaffen und für Kinder ansprechende Spielangebote in der Mitte der Bismarckstraße bereitzustellen. Pavillons für weitere Angebote sind ebenfalls vorgesehen.

Die Aufwertung der Straße hat das Ziel, andere Bewohner- und Nutzergruppen in die Innenstadt zu locken und die Durchmischung der Stadtgesellschaft zu verbessern. Die Umgestaltung und Aufwertung der Bismarckstraße zielen auf Studierende, junge Familien, ältere Menschen und Start-ups ab. Um den öffentlichen Raum optimal zu nutzen,

schlägt die Gruppe vor, die ganze Straße als Fußgängerzone auszuweisen und ungenutzte Flächen in den Erdgeschosszonen zu revitalisieren, zum Beispiel als Gewerberäume für kleine Firmen oder für Kultur- und Freizeitangebote.



Umgestaltung durch Entsiegelung, intensivere Begrünung und Verschattungen sowie attraktive Freizeitangebote (KI-generierte Bilder).

Lilly (20) studiert an der Hochschule Ludwigshafen. Zum Arbeiten an ihrer Hausarbeit nutzt sie die Bibliothek und deren Arbeitsbereiche. In der Mittagspause sucht sie sich draußen eine der vielen Sitzmöglichkeiten aus, um das bunte Treiben in der Bismarckstraße zu beobachten und ihr mitgebrachtes Brot zu essen. Am Nachmittag ist sie mit ihrer Freundin verabredet. Sie wollen sich den neuen Pop-up-Store von einem Mannheimer Designerduo ansehen, das ihre nachhaltige Mode vorstellt.

Noel (32) und sein Team arbeiten gemeinsam im neuen Coworking Hub. Bei gutem Wetter verlagern einige ihren Arbeitsbereich in den grünen Pavillon nach draußen – mitten im städtischen Leben. Der Wechsel zwischen urbanem Treiben und gemeinsamer Arbeit inspiriert das Team. Am Abend gibt es etwas zu feiern: einen neuen großen Klienten. Das ganze Team trifft sich im schicken italienischen Restaurant, um den Abend ausklingen zu lassen.



Jonas (45) geht regelmäßig mit seinen zwei Kindern (8 und 10) zu den Spielinseln in der neu gestalteten Straße. Während die Kinder klettern und rutschen, genießt Jonas einen Kaffee aus einem kleinen Bistro an der Ecke. Auf dem Rückweg kaufen sie im Supermarkt frische Zutaten fürs Mittagessen.

Brigitte (66) und Karl (72) wohnen schon seit Jahrzehnten in Ludwigshafen und freuen sich über das neue Leben, welches in die Innenstadt eingekehrt ist. Am Morgen gehen sie regelmäßig in einem kleinen Café frühstücken. Abends kommen sie gelegentlich wieder, wenn die Fläche unter dem großen Sonnensegel zur Bühne wird und alle Hobbymusiker*innen ihr Können zum Besten geben.

Eine Straße für die Menschen, die hier leben.

Kommentierung der Dozenten:

Der Vorschlag stärkt durch eine Transformation des Umfeldes die Lebensqualität und das Gemeinwesen der Bewohnerinnen und Bewohner der Bismarckstraße. Eine intensivere Begrünung und Entsiegelung verbessern zugleich die Klimaresilienz der Stadt. Zusätzliche Aufenthalts- und Freizeitangebote steigern die Attraktivität der Straße für neue

Bewohnergruppen. Ein ansprechender öffentlicher Raum ist darüber hinaus ein wichtiger Impuls für die Ansiedlung neuer Geschäfte und gastronomischer Angebote, was wiederum das Quartier als Ganzes aufwertet – auch wenn die Stadt keinen Zugriff auf die sich in privater Hand befindenden Immobilien hat.



BEITRAG DER GRUPPE 3

RHEINVENTION

Laura-Charline Müller, Helena Sophia Weigelt,
Shahad Sulayvani, Elif Cevik, Muhammed Mustafa
Yürekli, Natalia Navrozidis, Simon Klein, Lilly Ochs

Wie könnten untergenutzte Flächen unter der Hochstraße Süd zwischen Bahnhof Mitte und dem im Bau befindlichen neuen Polizeipräsidium belebt werden? Dieser Frage widmet sich der Entwurf der Gruppe „Rheinvention“ mit Vorschlägen für modulare, thematisch veränderbare Nutzungen für die in diesem Bereich lebenden und arbeitenden Menschen.

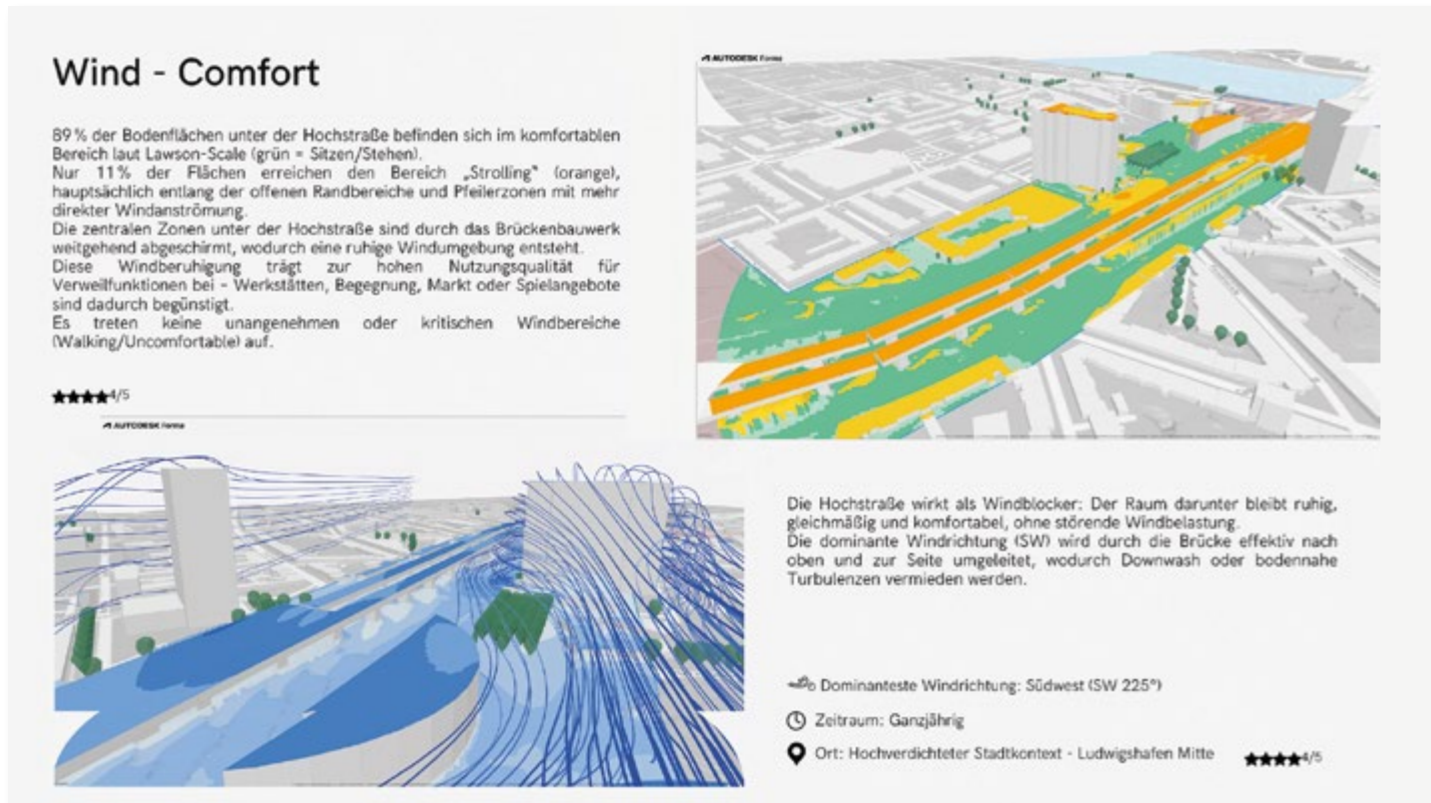
Die Hochstraße Süd bildet eine Barriere, die das Areal der Innenstadt in zwei Stadtgefüge trennt. Es dominiert die Verkehrsinfrastruktur, Übergänge und angrenzende Nutzungen wirken zergliedert oder residual. Zugleich fehlen Fußgänger- und Radverbindungen zwischen den neben der Hochstraße liegenden Stadtquartieren. Auch die Freiraumpotenziale für klimatisch wirksame Grünachsen sowie für Umnutzungen oder Überbauungen unter der Hochstraße werden nicht gut genutzt.



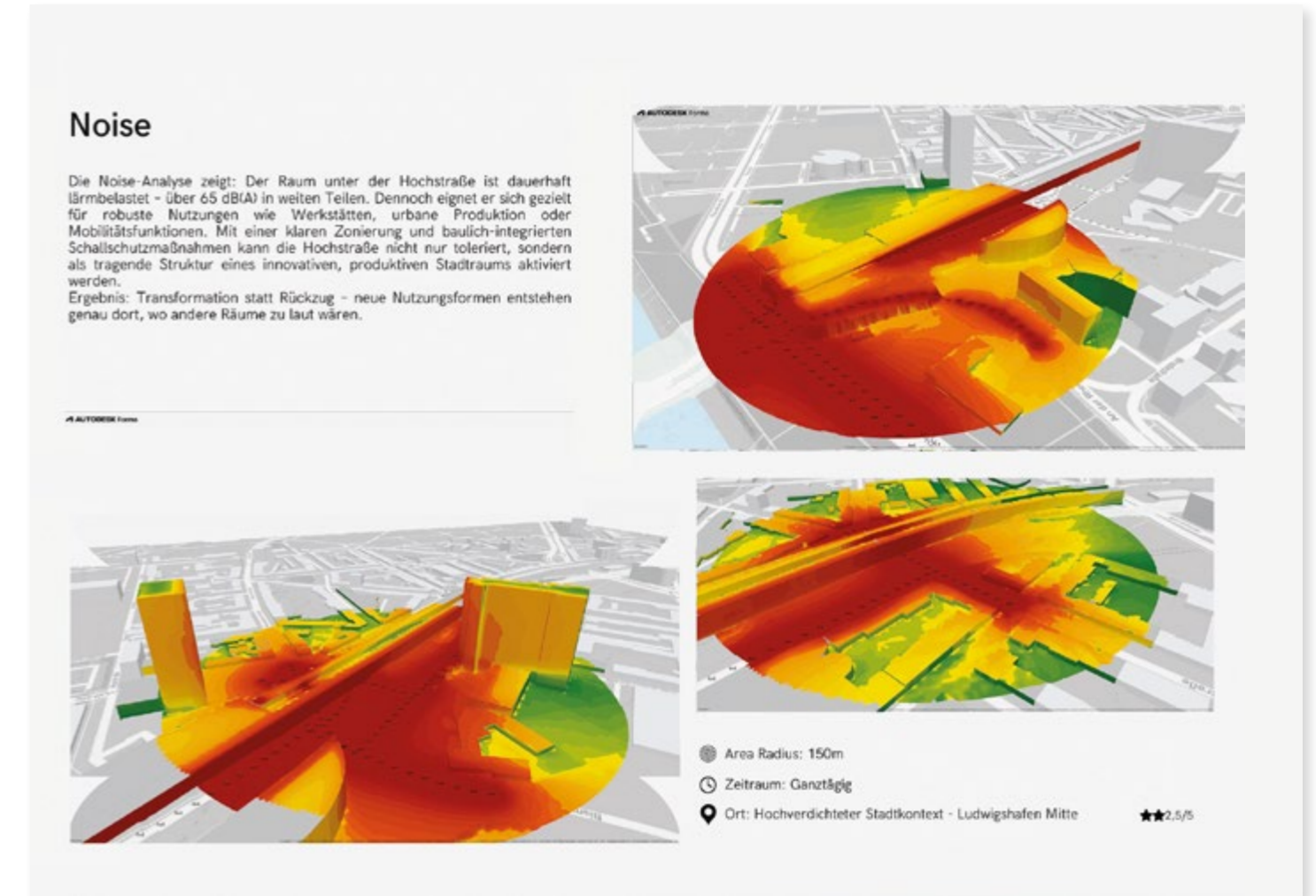
Lageplan.

Der Entwurf der Gruppe „Rhe invention“ sieht vor, die untergenutzten Bereiche unter der Hochstraße zu begrünen, durch neue Angebote zu beleben sowie Achsen und Durchgänge für Querungen zu schaffen.

Eine KI-gestützte Analyse mit Autodesk Forma zu Windverhältnissen, Lärm, Mikroklima und Sonnenstunden verdeutlicht, dass die Hochstraße einen guten Wind- und Witterungsschutz bietet. Die Lärmbelastung mit durchschnittlich 65 Dezibel ließe sich mit Schallschutzmauern in den Griff bekommen.



Machbarkeitsstudien mit dem KI-Tool „Autodesk Forma“.



Diverse Ortsanalysen, durchgeführt mit dem KI-Tool „Autodesk Forma“.

Microclimate

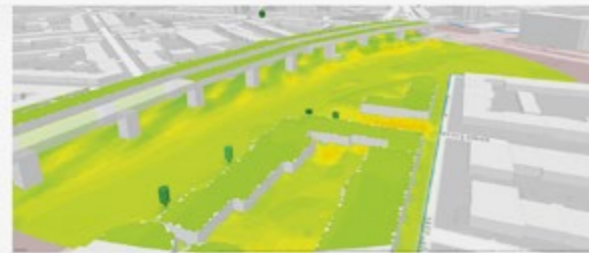
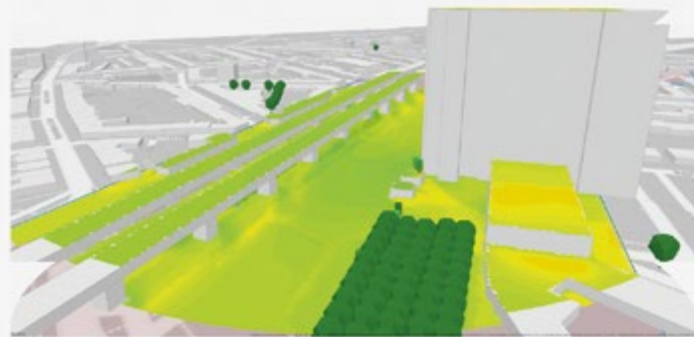
Weite Teile unter der Hochstraße weisen angenehme thermische Bedingungen auf – zwischen 77% und 89% der Bodenflächen befinden sich im Bereich „no thermal stress“.

Lediglich 11-15% der Flächen zeigen moderaten Hitzestress, v.a. an den Randbereichen oder in versiegelten, vegetationsarmen Zonen zwischen Pfeilern.

Die durchgängige Verschattung durch das Brückentragwerk verhindert direkte Aufheizung, während gleichzeitig die Flächen genügend offen sind, um nicht zur Hitzefalle zu werden.

Trotz hoher Bebauungsdichte ringsum entstehen keine kritischen Überhitzungszonen (keine rot eingefärbten Bereiche).

Der thermische Komfort ist damit weitgehend stabil, auch entlang der gesamten Längsausdehnung der Hochstraße.



📅 Datum: Juni (Sommer)

🕒 Zeitraum: 14 Uhr

📍 Ort: Hochverdichteter Stadtkontext - Ludwigshafen Mitte

★★★3/5

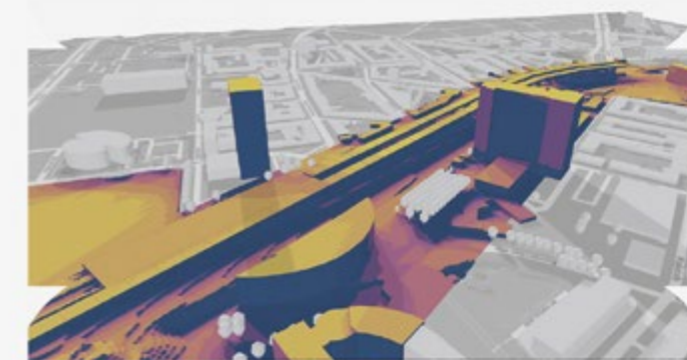
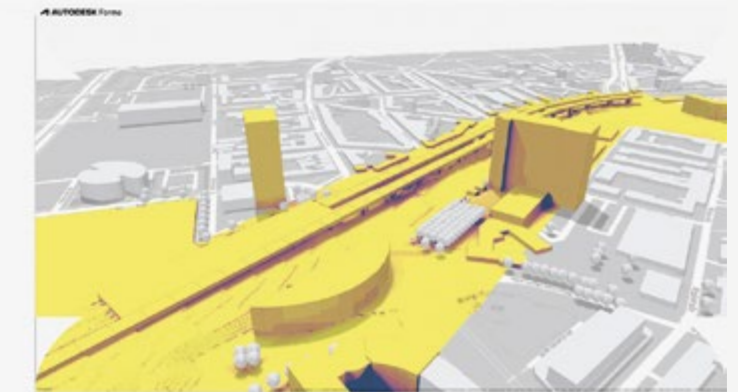
Sun Hours

Die Sun-Hours-Analyse zeigt: 73% der Bodenflächen und 100% der Dächer erhalten über 9 Stunden direkte Sonne – selbst unter und neben der Hochstraße bestehen gut belichtete Zonen. Die Struktur verschattet nicht dauerhaft, sondern bietet klimaaktive Potenziale, trotz niedriger direkt Sonnenstunden.

Die Hochstraße eignet sich entgegen gängiger Vorurteile für Begrünung und öffentliche Aktivierung – ihr städtebauliches Potenzial wird bislang unterschätzt.

★★★3/5

Autodesk Forma



31% der Bodenflächen im Gesamtbereich erhalten weniger als eine Stunde direktes Sonnenlicht, insbesondere im verschatteten Raum unter der Hochstraße, wie an den tiefblauen Zonen deutlich sichtbar ist.

Im Winter ist der Raum unter der Hochstraße weitgehend verschattet. Die Kombination aus niedrigem Sonnenstand und Überdeckung durch die Hochstraße verhindert direkte Belichtung fast vollständig.

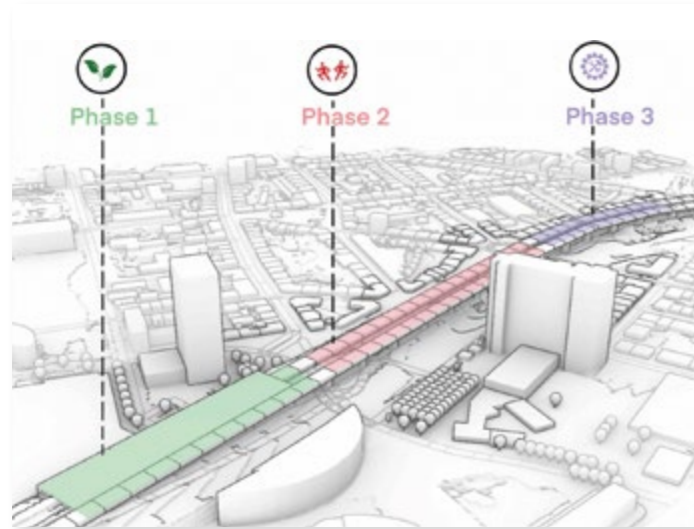
Für Nutzungen mit Lichtbedarf ist dieser Raum nur mit technischen Ergänzungen aktivierbar.

📅 Datum: 21. Juni (Sommer) & 21. Dezember (Winter)

🕒 Zeitraum: 00:00 – 24:00 Uhr

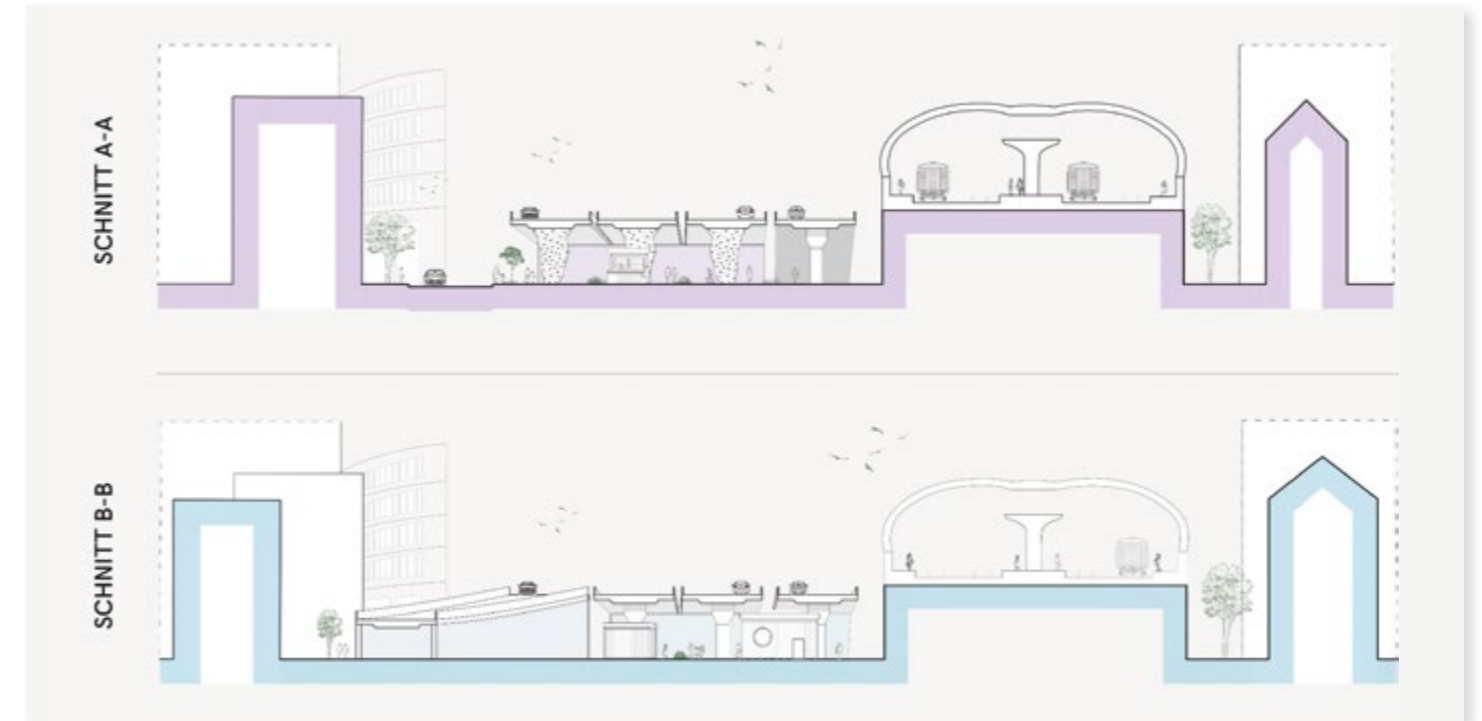
📍 Ort: Hochverdichteter Stadtkontext - Ludwigshafen Mitte

★1/5



Der Entwurf teilt die Hochstraße Süd in drei Zonen mit fließenden Übergängen. Direkt am Bahnhof Mitte beginnt der Bereich „Ankommen“ mit Bepflanzungen und Begrünungen, um Passanten unter die Hochstraße zu leiten. Es folgt ein Bereich mit Aktivitäten, die zur Interaktion einladen. Dieser Bereich geht fließend in den dritten Teil mit Angeboten von Werkstätten und DIY über.

Zonierung des Bearbeitungsgebiets (links),
konzeptionelle Ausarbeitung (unten).



Schnitt Höhe Bahnhof Mitte.

Die Gestaltung der drei Phasen/Bereiche soll – mit Ausnahme der den Platanenhain einschließenden Begrünung – mittels Modulen erfolgen, die temporär eingesetzt und je nach Intensität der Nutzung thematisch modifiziert oder komplett gewechselt werden können. Auf diese Weise entstehen Möglichkeitsräume, deren Ausgestaltung nicht von außen vorgegeben ist, sondern gemeinsam mit den

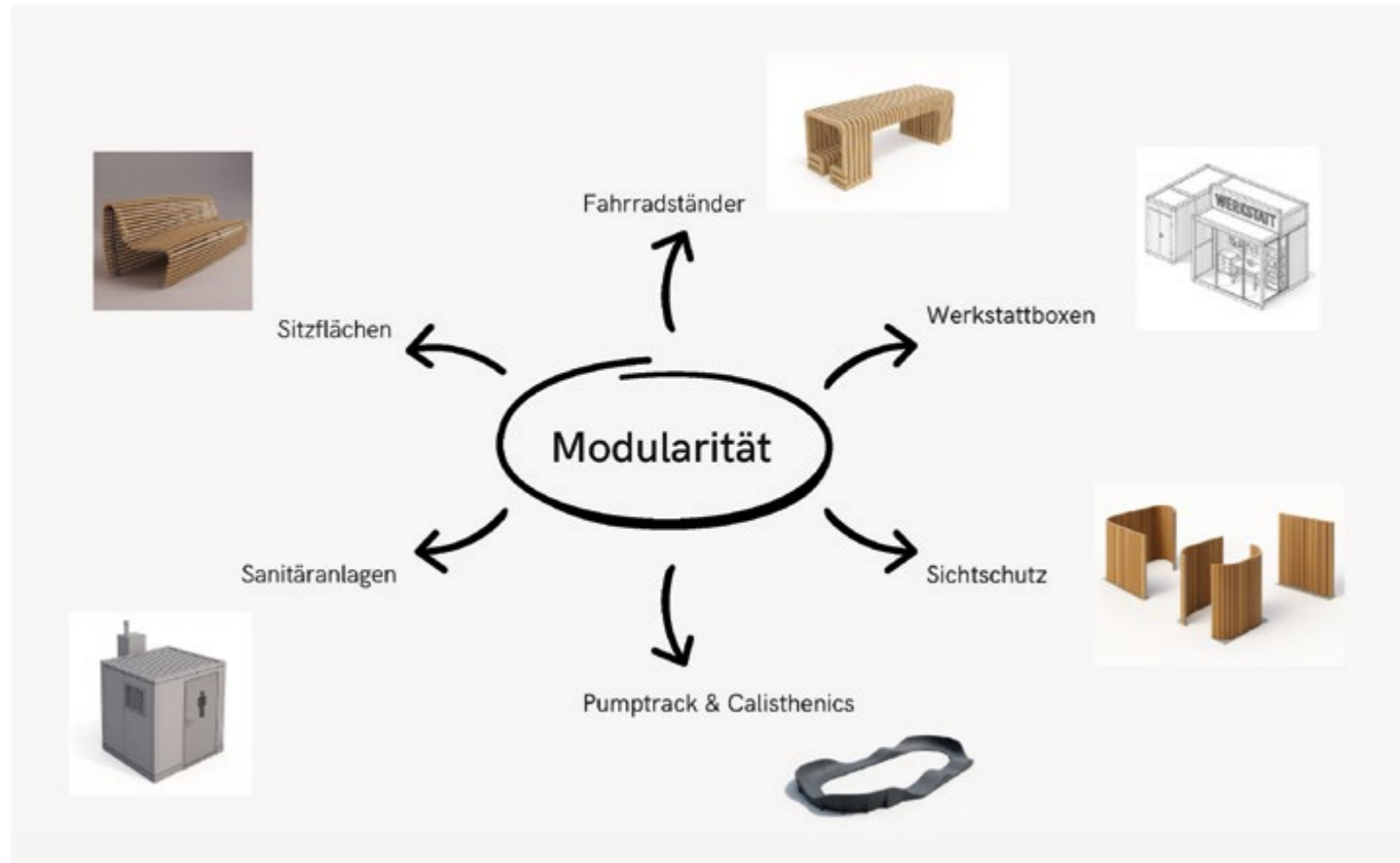
Anwohnerinnen und Anwohnern erarbeitet werden soll. Die Räume sollen so flexibel gestaltet sein, dass sie sich verändernden Bedürfnissen anpassen und die Menschen immer wieder dazu einladen und ermutigen, Neues einzubringen und auszuprobieren.



Vorschläge für Phase 1 „Begrünung“, Motiv generiert mit Hilfe von KI.



Vorschläge für Phase 2 „Aktivitäten“, Motiv generiert mit Hilfe von KI (oben), Vorschläge für Phase 3 „Werkstätten“, Motiv generiert mit Hilfe von KI (unten).



Modularität des Angebots.

Das Areal ist somit als Experimentierfeld zu verstehen, das sich verändernde Bedürfnisse aufgreift und immer wieder der jeweiligen Zeit angemessene Angebote bereitstellt.

Kommentierung der Dozenten:

Das Modell, die Bilder und die Pläne machen Mut, einen als unwirtlich angesehenen Raum umzugestalten. Dieser Raum könnte durch eine stärkere Verwebung mit dem Umfeld sogar noch größer gedacht werden. Die Ideen sparen vorhandene, als gesetzt geltende Räume wie den Platanenhain nicht aus. Dieser ist es wert, kritisch reflektiert zu werden, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die verschiedenen Bereiche unter der Hochstraße Süd und ihre Ausgestaltung leben von ihrer Unterschiedlichkeit. Der Vorschlag

einer Gestaltung unter Einbeziehung der Nachbarschaften ist ein wichtiger sozialer Aspekt für das städtische Miteinander. Menschen brauchen Wege zum Promenieren, Bänke um sich auszuruhen, Bewegungsangebote für alle Altersgruppen und gewerbliche Angebote, die über Gastronomie hinausgehen. Auch wenn der Bereich unter der Hochstraße Süd für den neuen Fahrradschnellweg und als Parkraum genutzt werden soll, könnten dann noch vorhandene Freiräume für Ideen wie die vorgestellten genutzt werden.



BEITRAG DER GRUPPE 4

GREEN PATCH – VOM FRAGMENT ZUR BELEBTEN LANDSCHAFT

Carolin Glag, Kim Heidemann, Sandy Hollmann,
Maia Sely Scheffner Pozo, Nelly Schnatz, Christina
Schwarz, Donika Thaqi, Emilia Toraman

Die Gruppe „Green Patch“ entwirft – ähnlich wie Gruppe 1 – einen Vorschlag zur Umgestaltung des Lichtenberger Ufers zu einem Park sowie dessen Anbindung an den Berliner Platz und die Innenstadt Ludwigshafens.

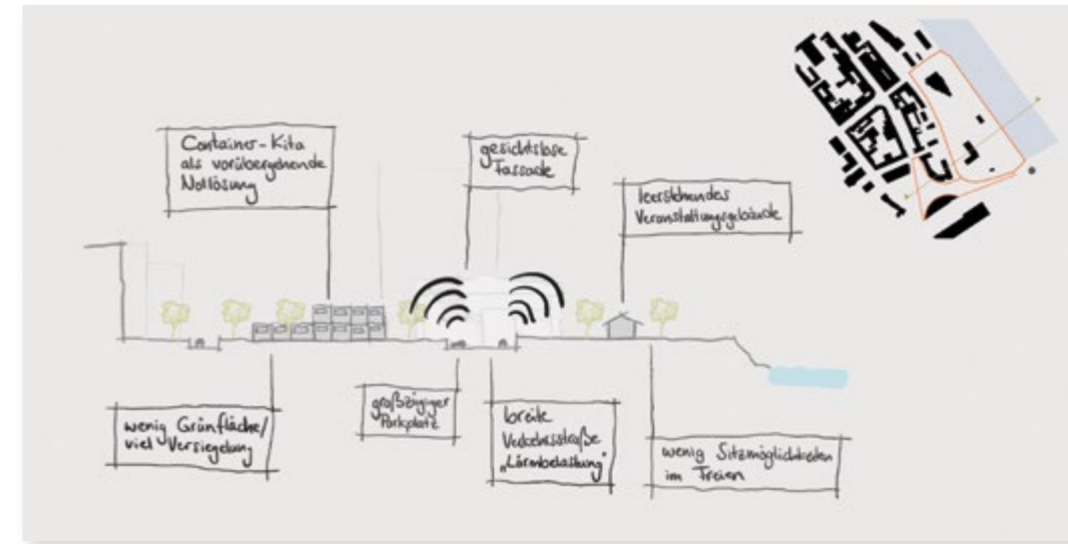
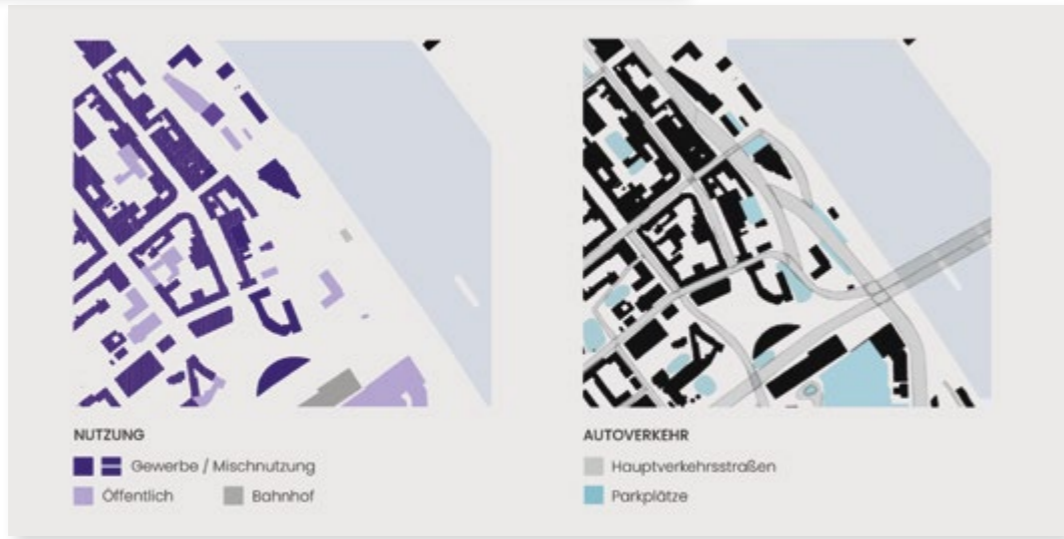
Das Lichtenberger Ufer ist durch eine stark befahrene mehrspurige Straße mit seitlichen Parkflächen in zwei Bereiche geteilt. Durch den Verkehr ist die Lärmbelastung des Areals hoch. Es fehlen Angebote, die für eine hohe Aufenthaltsqualität wichtig wären; Bänke und andere Sitzmöglichkeiten entlang des Rheins sind eher spärlich gesät. Positiv fällt das gut ausgebaute Fahrradwegenetz in dem Bearbeitungsgebiet auf. Im Planungsgebiet gibt es nur wenige Gebäude: eine Bank, ein leerstehendes Haus und eine provisorische Kindertagesstätte. Die Lage des Areals zwischen Bahnhof Mitte und Rhein hat viel Potenzial und bietet sich für eine Revitalisierung an.



Planungsgebiet Lichtenberger Ufer.



Umgebungsanalyse 1.



Planungsgebiet Lichtenberger Ufer.

Grundlage des Entwurfs der Gruppe ist das Zusammenlegen der disparaten Grünflächen zu einer großen Fläche mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten.



Vorschlag zur Transformation des Areals durch verschiedene Nutzungsangebote.



Kommentierung der Dozenten:

Für die Transformation von Städten kann festgehalten werden, dass eigentlich alles da, aber nicht gut angeschlossen ist, beziehungsweise keinen Mehrwert hat. Der Entwurf verdeutlicht, was an dieser Stelle angemessen und wie es möglich wäre, diesem Ort ein Gesicht zu verleihen und ihn der Stadt zurückzugeben. Wir sehen, was passiert, wenn man verschiedene untergenutzte Elemente zu neuen Flächen zusammenschiebt und die vom Bahnhof ausstrahlende Energie kanalisiert. Maßnahmen, die den motori-

sierten Verkehr zurücknehmen sowie andere Zuwegungen könnten das Lichtenberger Ufer zum Atmen bringen. Die Idee, die Straße in den Untergrund zu legen, wurde bereits in der Vergangenheit diskutiert und aus finanziellen Gründen verworfen. Die Straße komplett zu schließen oder zu verengen verbietet sich, weil sie eine wichtige Verkehrsader von Nord nach Süd darstellt. Dennoch sollten wir an Visionen wie diesen festhalten und sie immer wieder auf ihre Realisierbarkeit überprüfen.



BEITRAG DER GRUPPE 5

PERSPEKTIV- WECHSEL

Rosario Alessi, Maja Borchert, Anne Brand,
Laura Figueras Mecke, Nida Gerev, Sophia
Greiner, Denise Hasenstein, Julia Sachsenheimer

Die Gruppe „Perspektivwechsel“ hat einen alternativen Entwurf für die Gestaltung der Baugrube auf dem Berliner Platz und des angrenzenden ÖPNV-Knotenpunkts erarbeitet. Ausgangspunkt der Überlegungen war die Frage der Angemessenheit: Ist es angemessen, auf diesem zentralen Platz ein neues Gebäude zu errichten oder ließe sich die Fläche auch als öffentlicher Raum mit Angeboten für die Anwohner nutzen?

Ziel des Entwurfs ist es, einen qualitativ hochwertigen Raum mit Wohlgefühlcharakter und hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dieser soll mit Grünflächen und kostenlosen Angeboten ein Attraktor für die Menschen sein, die sich in diesem Areal bewegen, wohnen oder arbeiten.



Raumgebende Strukturen: in Gelb die den Platz gliedernden baulichen Kanten, in Orange der ÖPNV-Knotenpunkt.



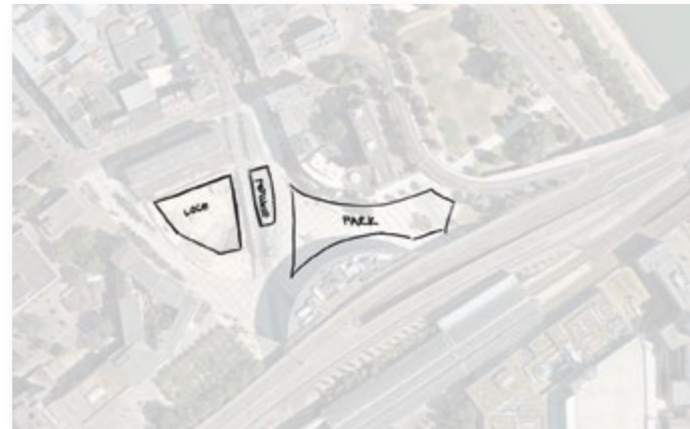
Verkehr, gegliedert nach Geschwindigkeiten: Straßenbahnen und Züge (rot), Autos und Busse (orange), Fußgänger (gelb).



Grünflächen, in der Mitte der stark versiegelte Bereich des Platzes mit der Baugrube.



Achsen: Die Straßenbahnlinie durchschneidet den Platz in der Mitte. Zugänge sind von mehreren Seiten möglich.



Entwurf mit Baugrube („Loch“), Bus- und Straßenbahnhaltestelle („Station“) sowie dem Zugang zu Bahnhof Mitte und Lichtenberger Ufer („Park“).

Der Entwurf greift die baulichen Kanten und die Kubatur der Platzmitte auf. Am Platanenhain soll ein neues Gebäude entstehen, um auch an dieser Stelle eine bauliche Kante zu schaffen und dem Platz eine größere Geschlossenheit zu geben. Das Areal lässt sich in drei Bereiche gliedern: die Baugrube („Loch“), die einer neuen Nutzung zugeführt werden soll, die ÖPNV-Haltestelle sowie eine neu zu schaffende Parkanlage, um Teile des Berliner Platzes zu entsiegeln.



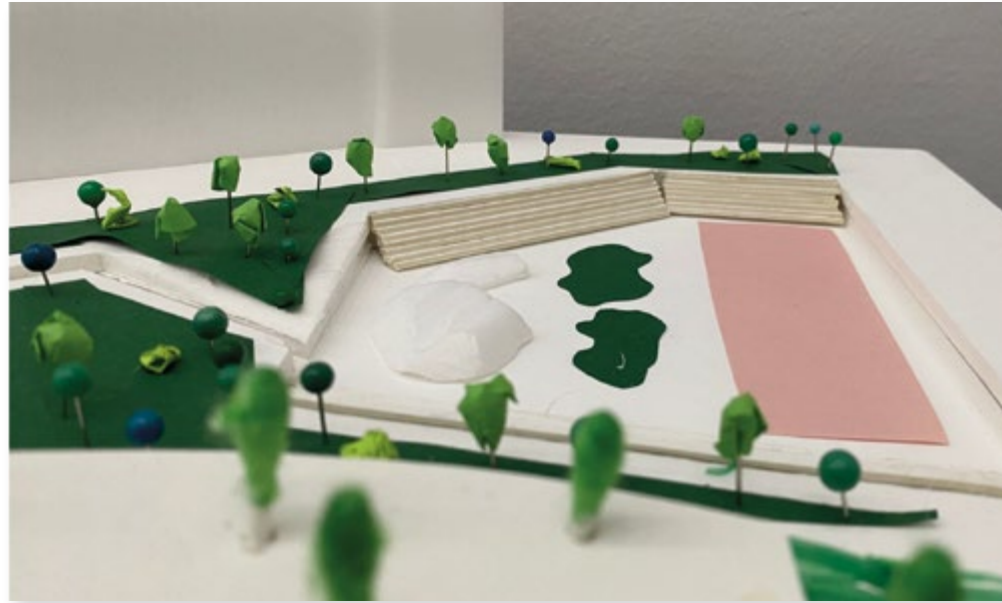
Ansicht Gebäude.

Der Baugrube kommen im Entwurf zwei Funktionen zu: zum einen dient sie als Regenrückhaltebecken, zum anderen eröffnet die räumliche Gestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität.



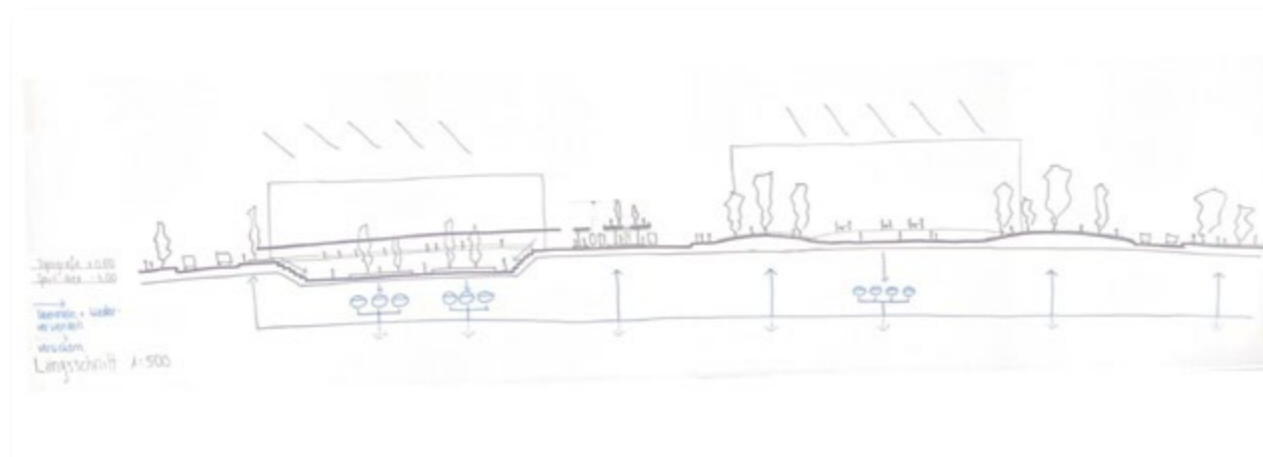
Modell des Berliner Platzes mit Rückhaltebecken und Grünflächen.

Ausgehend von einer Tiefe von etwa vier Metern lassen sich auf zwei Seiten des Rückhaltebeckens treppenartig Sitz- und Aufenthaltsflächen anlegen. Für die bei Starkregen zu erwartenden Wassermengen werden Ablaufrinnen geschaffen, die im Rückhaltebecken in unterirdische Zisternen münden. Das so gesammelte Wasser kann der Bewässerung der Grünflächen dienen. Neben dem Rückhaltebecken befinden sich im unteren Bereich Sport- und Freizeitflächen sowie Grüninseln. Die Erschließung ist barrierefrei.



Terrassierung der Baugrube mit Rückhaltebecken.

Längsschnitt.



Aufenthaltsqualität mitten in der Stadt.



Begrünung der Haltestellen.



Begrünung der Haltestellen.

Die Trennung des Platzes durch die ÖPNV-Haltestelle bleibt im Entwurf bestehen. Die vorhandenen Überdachungen sollen jedoch zum Teil begrünt und begehbar gemacht werden. Neben dem Regenschutz entstehen durch die Begrünungen zusätzliche Schattenzonen.



Wegeführung vom Bahnhof Mitte zum Berliner Platz durch einen neuen Stadtpark.



Bunt statt grau.

Die Fläche in Richtung Bahnhof Mitte wird weitgehend entsiegelt. Eine breitere Trasse ist für den Busverkehr vorgesehen. Es bleiben kleinere Wege, die sich organisch in den Grünbereich einfügen. Zugleich gibt es Verweilflächen mit Sitzmöglichkeiten. Die Farbwelt der Brücke soll bei der Gestaltung dieses Areals aufgegriffen werden

Kommentierung der Dozenten:

Auch bei diesem Entwurf steht das Thema der Angemessenheit im Zentrum. Im städtischen Bereich kann man häufig mit kleineren Maßnahmen eine Veränderung herbeiführen. Die Gruppe „Perspektivwechsel“ zeigt das Potenzial des Berliner Platzes ausgehend vom Ist-Zustand auf. Die aktuelle Gestaltung des Platzes entspricht der Mode der damaligen Zeit, ist aber der heutigen Zeit nicht mehr angemessen. Der Bestand wird nicht infrage gestellt. Die Baugrube wird einer nachhaltigen Nutzung mit Aufenthaltsqualität zugeführt. Auch wenn wegen darunter liegenden Versorgungsleitungen eine

Entsiegelung des Platzes schwierig ist, ist es wichtig, den Platz stärker zu begrünen, um eine bis zum Rhein reichende Grünzone zu ermöglichen. Die große Geste ist angesichts der Haushaltssituation in vielen Städten heute nicht mehr möglich. Eine wie hier gezeigte defensive Herangehensweise an städtebauliche Aufgaben ist daher zu begrüßen. Der Entwurf verdeutlicht, dass mit überschaubarem Aufwand notwendige und angemessene Veränderungen im Städtebau möglich sind, die zugleich einen Mehrwert liefern, hier unter anderem einen halben bis einen ganzen Hektar Grün.



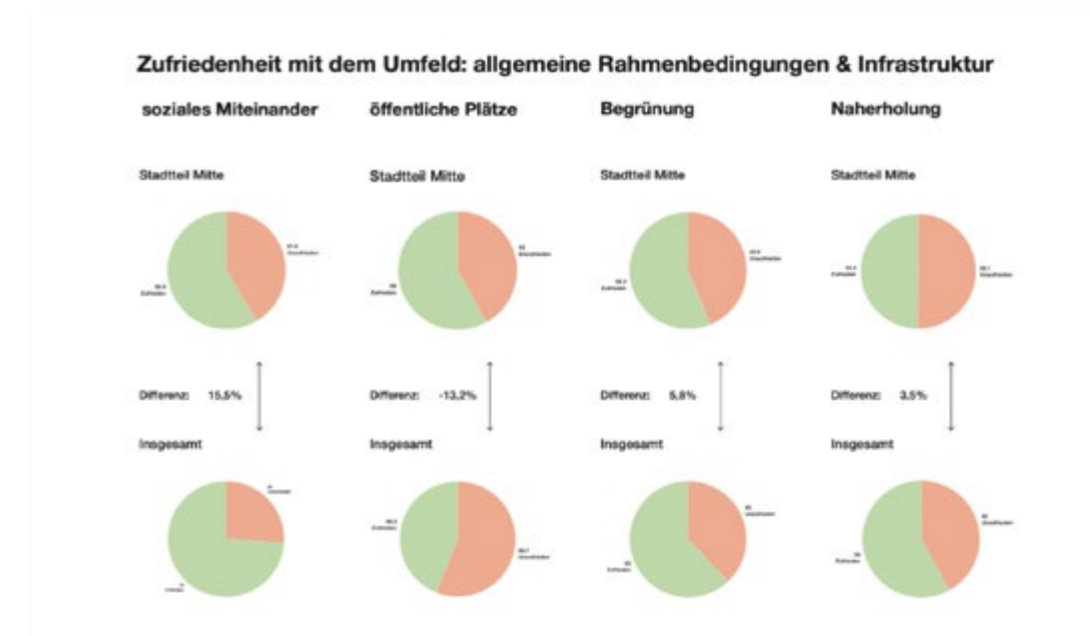
BEITRAG DER GRUPPE 6

STRASSENRAUM ALS AUSSENWOHNRAUM

Tasmin Koppenhöfer, Emma Krahé,
Allegra Möller-Lorré, Diya Penjwen,
Chiara Schmitt, Christoph Weber

Die Gruppe „Straßenraum als Außenwohnraum“ schlägt für die Gestaltung der Außenräume in der Ludwigshafener Innenstadt mobile Module vor, die mit einfachen Mitteln bedarfsorientiert nutzbar sind. Wie mit diesen Modulen ein Straßenraum als Außenwohnraum gestaltet werden kann, veranschaulichen die Studierenden am Beispiel der Kaiser-Wilhelm-Allee.

Eine Befragung aus dem Jahr 2025 verdeutlicht, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Mitte hinsichtlich sozialem Miteinander, Begrünung und Naherholung weniger zufrieden sind als die Gesamtbevölkerung der Stadt. Besonders eklatant sind die Unterschiede im Bereich des sozialen Miteinanders.

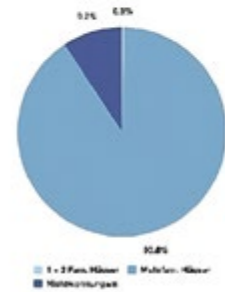


Zufriedenheit der
Bewohnerschaft
im Stadtteil Mitte
(Innenstadt) mit
ihrem Stadtteil.

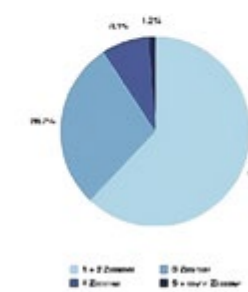
Wohnungen nach Stadtteilen und Wohnungsgrößen Ende 2022

Stadtteil Mitte

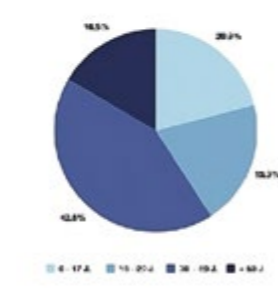
Gebäude und Wohnungen



Wohnungsgröße



Altersverteilung



Wohnungs- und Bevölkerungsstruktur im Stadtteil Mitte.

Betrachtet man die Wohnsituation in Ludwigshafen Mitte, fällt auf, dass kleine Wohnungen mit einem oder zwei Zimmern bei einer vergleichsweise jungen Bevölkerungsstruktur dominieren. Ludwigshafen Mitte ist darüber hinaus dicht bebaut, der Versiegelungsgrad ist hoch.

Ludwigshafen Mitte: umgeben von Straßen.

Außerdem ist das Gebiet von mehreren großen Verkehrswegen umfasst, die in manchen Lagen zu einer erheblichen Lärmbelastung führen.

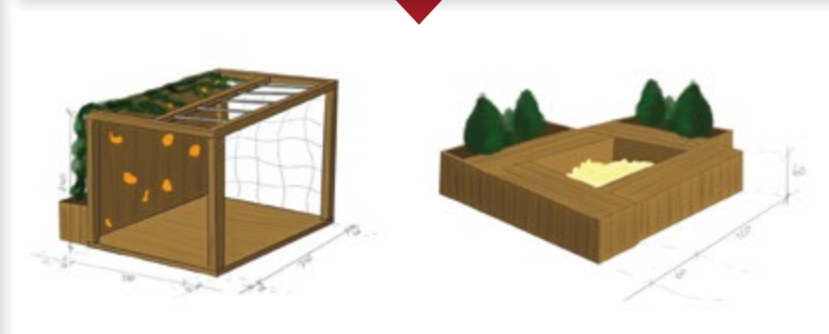
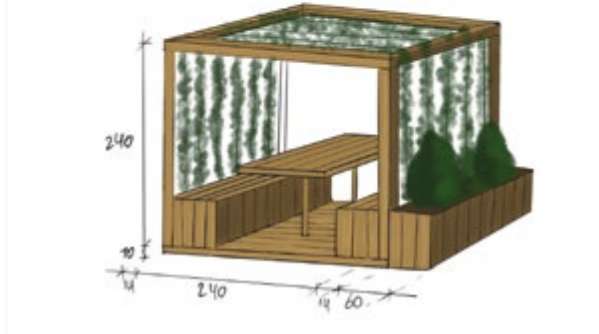
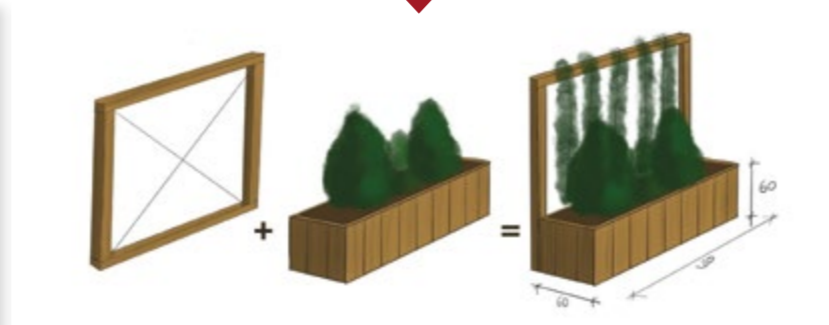
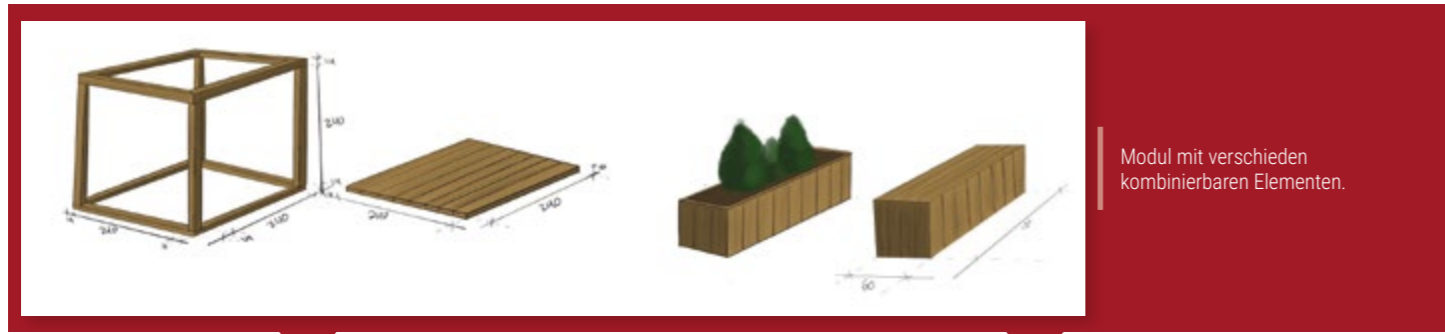


Die Gruppe stellt den Straßenraum als erweiterten Wohnraum in den Mittelpunkt ihres Entwurfs. Ziel ist es, vor Ort die Aufenthalts- und Lebensqualität zu steigern. Statt öffentliche Räume zu entsiegeln, schlägt die Gruppe die Nutzung von aufstellbaren Modulen für verschiedene Nutzungen vor.



Farbkonzzept und Module mit ihren jeweiligen Funktionen.

Diese Module bestehen aus mehreren Elementen, die je nach Funktion des Moduls passend zusammengestellt werden können.



Umsetzungsbeispiele für verschiedene Nutzungen.



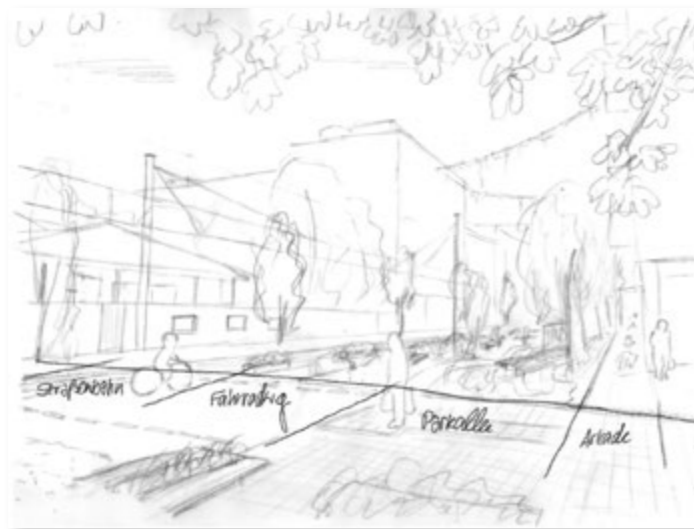
Integration der Module im Stadtraum mit Farbgebung nach dem Farbkonzept (KI-generierte Bilder).

Die modulare Struktur der Stadtkörper hat den Vorteil, mobil, flexibel und erschwinglich zu sein. Die Einzelteile können vor Ort geliefert werden, der Zusammenbau könnte gemeinsam mit den Anwohnern stattfinden, um durch die Beteiligung das soziale Miteinander zu stärken und gemeinsam einen passenden Außenlebensraum zu schaffen.

Wie könnte die Nutzung der Module in einer Straße aussehen? Hierfür stellt die Gruppe ein Anwendungsbeispiel für die Kaiser-Wilhelm-Allee vor, die in eine verkehrsberuhigte begrünte Straße umgewandelt wird, um einen Außenwohnraum zu schaffen. Für diesen müsste die Verkehrsführung geändert und Verkehr aus dem Stadtraum heraus und umgeleitet werden. Für Mobilitätsangebote stünden dann Stationen für Fahrräder und E-Scooter bereit.



Beispielstraße Kaiser-Wilhelm-Allee als grüne Verbindung zum Lichtenberger Ufer mit möglichen Erweiterungen.



Aufteilung des Straßenraums für verschiedene Nutzungen und Angebote.



Vorher und nachher: zwei Gestaltungsbeispiele.



Tag und Nacht: Gestaltungsbeispiel mit Begrünungen, auch der Fassaden (KI-generierte Bilder).



Kommentierung der Dozenten:

Die Gruppe bringt mit ihrem Vorschlag im positiven Sinne die Menschen auf die Straße und löst damit gleich mehrere Probleme: Die Analyse der Wohnungsgrößen verdeutlicht, dass die in Ludwigshafen Mitte lebenden Menschen wenig private Flächen haben, ein Kompensationsraum ist daher eine sinnvolle Lösung. Die Qualifizierung der Straßenräume bringt die Naherholung vor die Tür. Das erhöht die Attraktivität der Innenstadt, auch wenn der Straßenverkehr nicht

vollständig aus dem Stadtteil herausgenommen werden kann. Doch die Fußgängerinnen und Fußgänger bekommen einen größeren Raum, in dem sie sich bewegen können. Die Idee, Module zu nutzen, also von aufwendigen Entsiegelungen Abstand zu nehmen, ist ebenfalls klug. Interessant ist die Frage, wie sich die Menschen aktivieren lassen, an diesem Angebot aktiv zu partizipieren und durch Beteiligung möglichem Vandalismus vorzubeugen.



BEITRAG DER GRUPPE 7

MACH PLATZ!!

Ines Budich, Jule Haker, Güliz Kantas,
Florence Kirkham, Gilardina Morina,
Anna Schmitt, Alina Schönenberg, Hannah Städtler

Von Platz zu Platz durch die Innenstadt Ludwigshafens – diesen Weg beschreitet die Gruppe „Mach Platz!!“ mit ihren Vorschlägen. Ziel ist ein grüner Weg durch Ludwigshafen Mitte, der sich von Platz zu Platz schlängelt. Der Entsiegelung von Flächen kommt dabei im Sinne der Angemessenheit ein besonderer Stellenwert zu, da hierdurch mit wenig Aufwand viel für die Aufenthaltsqualität in der Stadt erreicht werden kann.



Die Gruppe während der Präsentation ihrer Ideen.

Lichtenberger Ufer



Lageplan Lichtenberger Ufer.

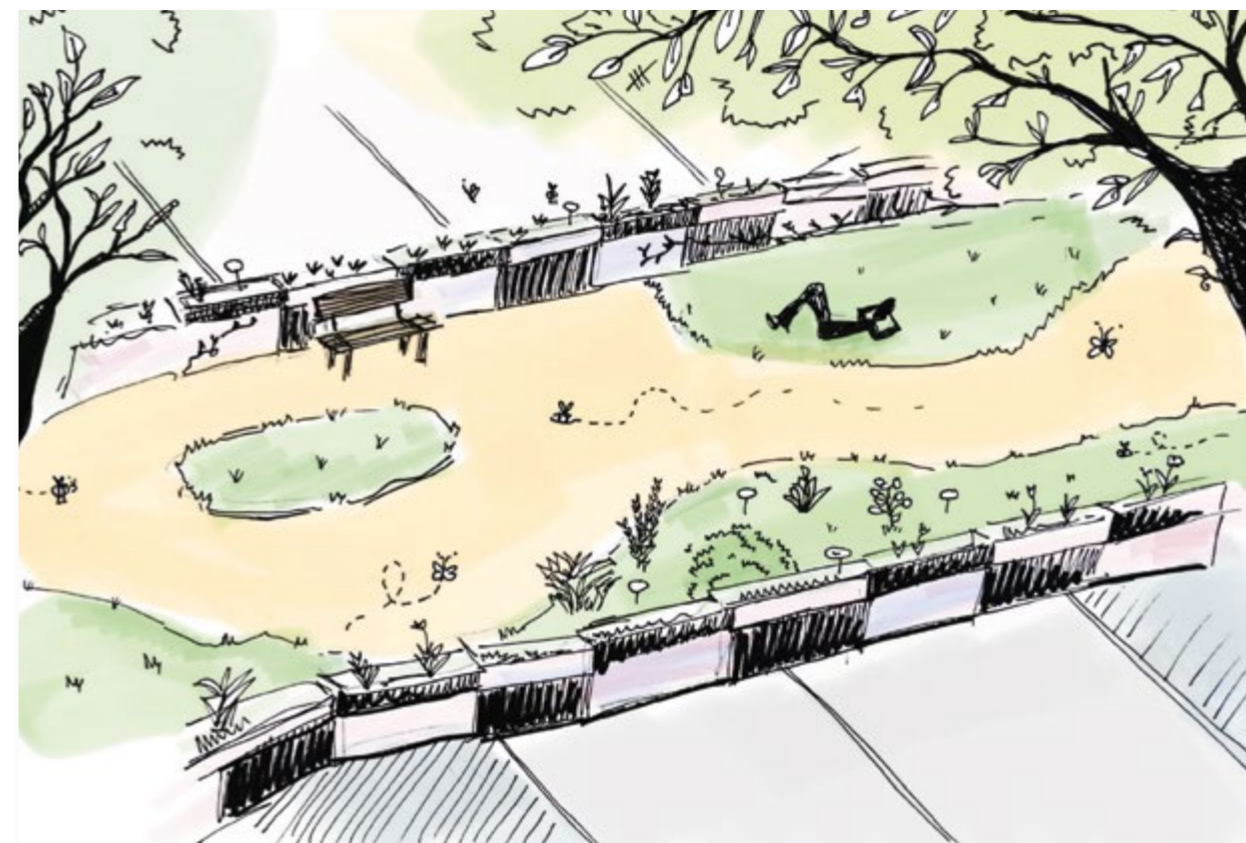
Der Rundgang durch die Innenstadt beginnt am Lichtenberger Ufer. Das Areal mit direkter Anbindung an den Berliner Platz ist geprägt durch Bestandsgrün. An Angeboten mangelt es hingegen, aktuell gibt es nur einige wenige Beachvolleyballfelder. Nachteilig ist der steile Zugang zum Rhein und die Trennung der Grünfläche durch die Rheinuferstraße. Die Container der eingezäunten Kindertagesstätte wirken lieblos in den Raum gestellt.



Lichtenberger Ufer: aktuelles Aussehen.

Das Areal hat großes Potenzial, würde die Fläche anders genutzt. Wichtige Maßnahmen hier wären die Schaffung von zusätzlichen, auch gastronomischen Angeboten für die

Menschen sowie eine attraktivere Lösung für die Kindertagesstätte. Eine grüne Brücke könnte die beiden durch eine Straße getrennten Grünbereiche miteinander verbinden.



Vorschlag für Neugestaltung des Areals.

Berliner Platz



Lageplan Berliner Platz.

Vom Lichtenberger Ufer ist es nur ein kurzer Weg zum Berliner Platz mit seiner zentralen Lage und guten Verkehrsanbindung, der bereits durch seine Fläche beeindruckt. Die Versiegelung des Platzes hat an warmen Tagen zur Folge, dass eine Hitzeinsel entsteht. Ein weiteres Problem ist die Verschmutzung des Platzes.



Berliner Platz: Hitzeinsel, hohe Versiegelung, wenig Grün.

Um die Potenziale des Berliner Platzes besser auszuschöpfen, ließe sich nordöstlich der Straßenbahnhaltestelle durch das Aufbrechen der Versiegelung eine grüne Erholungsfläche schaffen. Nordwestlich der Straßenbahnhaltestelle könnten ein Wochenmarkt und Gastronomie die Aufenthaltsqualität steigern.



Lebendiger Stadtplatz mit Angeboten wie Wochenmarkt, Sitzflächen und Grünbereiche (KI-generiertes Bild).

Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz



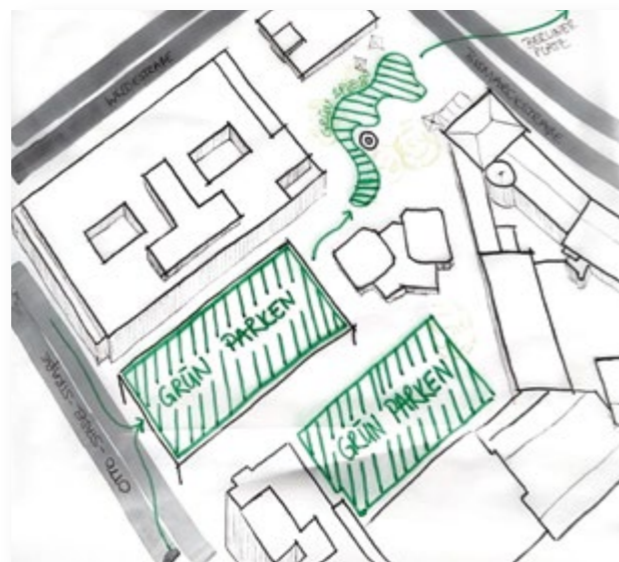
Lageplan Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz.

Der Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz liegt direkt neben dem Berliner Platz. Auch hier haben wir es mit einer untergenutzten, stark versiegelten Fläche zu tun. Positiv hervorzuheben sind die Gastronomie („Alex“), die schattenspendenden Bäume und die zentralen Parkmöglichkeiten im westlichen Teil des Platzes.

Der Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz ließe sich mit einem Grünstreifen mit der Fläche des Parkplatzes verbinden. Ein begrüntes Dach über den Parkplätzen könnte das Mikroklima verbessern. Alternativ oder ergänzend könnte die Fläche auch für PV-Anlagen genutzt werden.



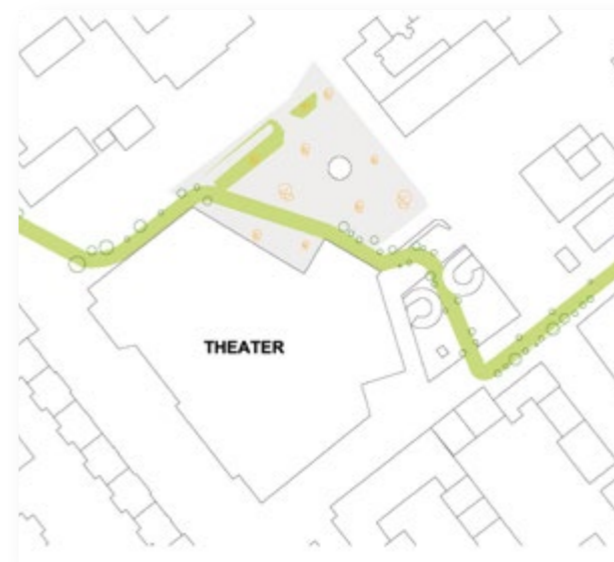
Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz: aktuelles Aussehen.



Friedrich-Wilhelm-Wagner-Platz: Räume und Ideen für Begrünungen.



Theaterplatz: aktuelles Aussehen.



Theaterplatz: Umnutzungen der Freiflächen für Kultur und Grün.

Theaterplatz



Lageplan Theaterplatz.

Der vor dem Pfalzbau liegende Theaterplatz ist komplett versiegelt und funktionslos. Der Kulturbezug und das Freiflächenpotenzial ließen sich für Freiluft-Ausstellungen ansässiger Kunstschaffender nutzen. Eine Entsiegelung wäre der Qualität dieses zentral gelegenen Ortes zuträglich.

Hans-Klüber-Platz



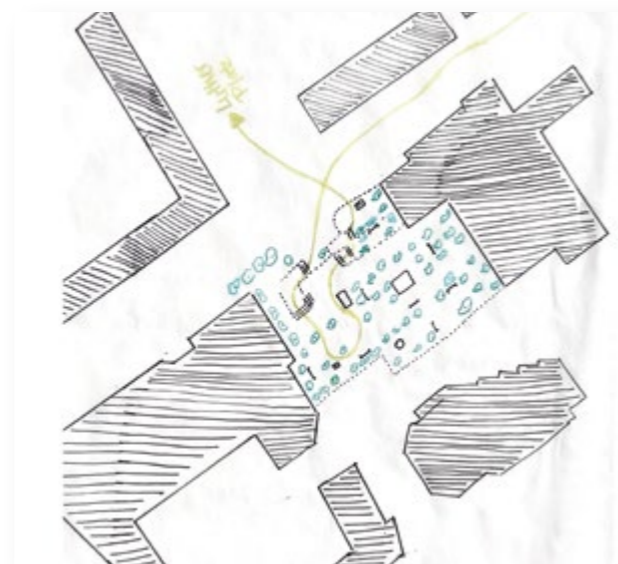
Lageplan Hans-Klüber-Platz.

Teile des nahe gelegenen Hans-Klüber-Platzes zwischen Wilhelm-Hack-Museum und Philharmonie werden bereits für ein Urban-Gardening-Projekt genutzt. Nach wie vor sind jedoch große Teile des Platzes komplett versiegelt und werden als Parkflächen genutzt.

Für diesen Platz schlägt die Gruppe vor, den Stadtgarten durch zusätzliche Hochbeete und Kübel deutlich zu erweitern und den Platz auf diese Weise stärker zu begrünen.



Hans-Klüber-Platz: aktuelles Aussehen.



Stadtgarten mit Hochbeeten und Kübelbepflanzungen.



Lutherplatz: aktuelles Aussehen.



Lutherplatz: Abrundung der Begrünung in Richtung Parkflächen.

Lutherplatz



Lageplan Lutherplatz.

Vom Hans-Klüber-Platz ist es nur ein Katzensprung zum Lutherplatz, einem der attraktivsten Plätze der Stadt mit Gastronomie, Bestandsgrün, einem Brunnen und historischem Bezug. Die Aufenthaltsqualität ließe sich durch eine Nachbegrünung als Sicht- und Lärmschutz zwischen Parken und Gastronomie noch verbessern, um die Parkflächen für die Anwohnerschaft zu erhalten.

Danziger Platz



Lageplan Danziger Platz.

Der Danziger Platz ist eine mit Bäumen umsäumte Grünfläche mit Spielplatz. Das bereits gut genutzte Grünpotenzial des Platzes gilt es minimalinvasiv zu ergänzen und zu pflegen.



Danziger Platz: kaum versiegelt, viel Grün.



Aufwertung der Begrünung durch kontinuierliche Pflege (KI-generiertes Bild).

Parkplatz Jägerstraße



Lageplan Parkplatz Jägerstraße.

Der Parkplatz Jägerstraße am bisherigen Rathaus-Center ist aktuell eine Baustelle. Aufgrund seiner Lage wäre dieser Ort ideal für die Einrichtung eines Sport- und Skateplatzes für Kinder und Jugendliche aus dem Umfeld. Die bestehende Versiegelung würde als Untergrund bestehen bleiben.



Parkplatz Jägerstraße: aktuelles Aussehen.



Parkplatz Jägerstraße nach seiner Umgestaltung mit Verbindung zum dahinter liegenden Friedenspark (KI-generiertes Bild).

Rathausplatz



Lageplan Rathausplatz.

In östlicher Richtung geht es von hier aus zum Rathausplatz. Die Leerstände in den umgebenden Gebäuden, die U-Haltestelle und die Schienen verstärken die geringe Attraktivität des Ortes. Jedoch gibt es bereits Ansätze für eine stärkere Begrünung des Platzes. Diese ließe sich erweitern, um das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.



Rathausplatz: aktuelles Aussehen.



Erste Ideen zur Begrünung der Fläche.

Ludwigsplatz



Lageplan Ludwigsplatz.



Ludwigsplatz heute: Bäume, Bänke, Brunnen.



Ludwigsplatz nach seiner Umgestaltung (KI-generiertes Bild).

Der Ludwigsplatz wiederum kann mit seinen großen Bäumen als Schattenoase der Stadt bezeichnet werden. Für Aufenthaltsqualität sorgen die Gastronomie sowie Bänke und Brunnen. Noch ergänzt werden könnte ein Spielplatz für die in der Nachbarschaft lebenden Kinder.

Insgesamt lassen sich die vorhandenen Plätze im Innenstadtbereich in drei Kategorien einteilen:

- » Plätze, die sich durch mehr Pflege und minimale Eingriffe optimieren ließen (grün markiert)
- » Plätze mit größerem Veränderungsbedarf (gelb markiert)
- » Plätze, die komplett neugestaltet werden müssten (rot markiert)
- » Als Verbindung der Plätze schlägt die Gruppe einen in Grün lackierten Fußgängerweg vor, der nicht unbedingt dem Verlauf der Straßen folgen muss und die Möglichkeit eröffnet, die Stadt einmal anders zu erleben.



Drei Ausbaustufen im Überblick.



Grünpfad durch Ludwigshafen.

Kommentierung der Dozenten:

Dieser Vorschlag bildet einen schönen Abschluss der vorgestellten Entwürfe, da er anhand der Plätze aufzeigt, welche Potenziale Ludwigshafen hat. Der öffentliche Raum ist wertvoll und wichtig für die Lebensqualität in einer Stadt. Er bildet die Basis für das städtische Gefüge und seine Attraktivität. Daher ist es wichtig, das vorhandene Datenmaterial

über die Zufriedenheit der Bewohnerschaft, die Lärmsituation und die klimatischen Verhältnisse im Blick zu behalten. Die Handlungsvorschläge dieses Entwurfs verdeutlichen, was auf Basis des Vorhandenen bereits mit wenig Aufwand machbar wäre. Ludwigshafens Innenstadt hat auch schöne Stellen, das hat dieser Beitrag deutlich gezeigt.





Ein Gespräch mit den Dozenten der drei Hochschulen sowie drei Studierenden, die an der Sommerakademie Architektur 2025 teilgenommen haben.

Architekturgespräch zum Abschluss der Veranstaltungsreihe „Sommerakademie Architektur“

Markus Hoffmann: „Angemessenheit – Ideen von gestern für die Welt von morgen“ lautete der Titel Ihres Vortrags, Herr Professor Kirschbaum. Bedeutet dies, dass alles, was neu ist, schon einmal da war?

Marc Kirschbaum: Das wäre definitiv zu sehr vereinfacht. Jedoch passt der bereits in der Antike verwendete Begriff der Angemessenheit sehr gut, weil es heute an der Zeit ist, genau hierüber zu sprechen. Bauen war damals und ist bis heute eine aufwendige und kostspielige Tätigkeit. Seit der

Industrialisierung sind Baumaterialien jedoch schneller und leichter verfügbar. Wir beobachten eine geringere Wertschätzung für diese wertvollen Ressourcen: Wir entsorgen die für das Bauen genutzten Materialien immer öfter nach einer vergleichsweise kurzen Nutzungszeit. Daher ist Angemessenheit heute wichtiger denn je. In der Architektur müssen wir überlegen, was für einen Ort, für eine soziale Struktur und für ein vorgegebenes Budget angemessen ist. Für mich war sehr eindrucksvoll zu sehen, wie die Studierenden diese Fragen aufgegriffen und bei ihren Entwürfen und Skizzen berücksichtigt haben.

Markus Hoffmann: Die Präsentationen haben gezeigt, dass die Studierenden Orte und Themen aufgegriffen haben, die den Menschen in Ludwigshafen unter den Nägeln brennen. Wie haben sie die Frage der Angemessenheit integriert?

Rolo Fütterer: Wenn wir Klimawandel und Ressourcenknappheit ernst nehmen, ist Angemessenheit das Thema der Stunde. Und selbst wenn wir diese Aspekte nicht berücksichtigen würden, ist es eine Prämisse von Architektur, mit Verstand zu zerstören. So hat es zumindest der Schweizer Architekt Luigi Snozzi formuliert. Alles, was wir tun, nehmen wir dem natürlichen Lebensraum weg. Wir bewegen uns also in dem Dreieck Building – Infrastructure – Landscape. Bei dieser Sommerakademie sind alle sieben Arbeitsgruppen geradezu reflexartig und bei offener Themenwahl auf das Thema Begrünung angesprungen.



Markus Hoffmann: Herr Professor Horejs, Sie sind zum ersten Mal dabei gewesen. Wie finden Sie eine Veranstaltungsreihe wie die Sommerakademie Architektur, die es Studierenden ermöglicht, aus dem Studienalltag auszuweichen und einmal ganz anders zu arbeiten?

Peter Horejs: Für mich war es überraschend zu sehen, was in kurzer Zeit an Ideen produziert werden kann. Die Studierenden profitieren davon, einen Möglichkeitsraum zu nutzen. Sie merken, wie anders es ist, in einer Gruppe auf ein Ergebnis hinzuarbeiten. Umso mehr würde es uns freuen, wenn es in Zukunft ein anderes Format gäbe, um diesen Spirit weiterzuführen.

Markus Hoffmann: Wie entstanden die Themen? Kamen sie aus der Mitte der Studierenden heraus oder gab es auch Impulse seitens der Dozenten?

Peter Horejs: Für alle Studierenden war eine wichtige Erkenntnis der diesjährigen Sommerakademie, dass nicht einzelne Gebäude oder das Gefüge der Stadt für das Funktionieren einer Stadt wichtig sind, sondern der Raum dazwischen, also der öffentliche Raum. Er prägt die Qualität einer Stadt und das Zusammenleben der Menschen. Ohne Stadtraum und das Vertrauen in den Stadtraum ist alles nichts, und das haben alle Gruppen in ihren Arbeiten verdeutlicht.

Markus Hoffmann: Wie haben Sie als Studierende Ludwigshafen empfunden?

Shahad Sulayvani: Architektur lernt man nicht am Schreibtisch, in Vorlesungen oder durch das Lesen von Büchern, sondern durch Diskussionen mit anderen. Ich fand es bereichernd, nicht nur mit Studierenden meiner Hochschule, der SRH Hochschule Heidelberg, und meines Semesters diese Diskussionen zu führen, sondern auch mit Studierenden anderer Hochschulen und höherer Semester.

Markus Hoffmann: Wie gut kannten Sie Ludwigshafen vor dieser Sommerakademie?

Shahad Sulayvani: Ich war vorher noch nie in Ludwigshafen. Mein Umfeld hat mir jedoch kein sehr gutes Bild von Ludwigshafen vermittelt. Durch die Sommerakademie

konnte ich mir jetzt einen eigenen Eindruck verschaffen und der war besser als der, den mir mein Umfeld gespiegelt hat.

Gerrit Braun: Unsere Gruppe (*Gruppe 2, Anmerkung der Redaktion*) hat die Bismarckstraße bearbeitet. Ich studiere an der Hochschule Mainz, bin allerdings in Ludwigshafen aufgewachsen und habe einen persönlichen Bezug zu dieser Stadt. Umso interessanter war es für mich, die Architektur Ludwigshafens in einer anderen Rolle zu betrachten und – zumindest im Entwurf – das Gesicht der Stadt verändern zu können.



Markus Hoffmann: Wie sind Sie mit den Leerständen in der Innenstadt umgegangen?

Gerrit Braun: Wir haben vorgeschlagen, die Ladenflächen zu halbieren und nur den vorderen Teil gewerblich zu nutzen. Der hintere Bereich der Fläche könnte so zu Wohnraum umgewandelt werden, um mehr und andere Menschen in der Innenstadt anzusiedeln. Dem öffentlichen, im besten Fall begrünten und entsiegelten Raum kommt dann eine besondere Rolle als Treffpunkt und Ort gemeinsamer Aktivitäten zu. Straßen sind nicht mehr Durchgangsorte, um von A nach B zu gelangen, sondern Treffpunkte für die Menschen, die hier leben und arbeiten.

Christoph Weber: Als Studierender der Hochschule Kaiserslautern war ich in der Gruppe, die sich mit einem Gesamtkonzept für die Innenstadt beschäftigt und hierbei den Schwerpunkt auf die Kaiser-Wilhelm-Straße gelegt hat (*Gruppe 6, Anmerkung der Redaktion*). Hier versuchten wir zu zeigen, wie diese Straße zu einem Außenwohnraum für die zum Teil beengt wohnenden Menschen transformiert werden könnte. Wichtige Elemente waren hierbei die Verkehrsberuhigung der Straße sowie alternative Mobilitätsangebote, um den gewonnenen Raum für modulare Angebote nutzen zu können. Die Gruppenarbeit fand ich sehr bereichernd. Das Entwerfen und der Austausch mit den anderen Studierenden haben mir vor Augen geführt, dass man auch mit ganz anderen Ansätzen Lösungen entwickeln kann.

Markus Hoffmann: Noch eine abschließende Frage an die drei Dozenten: Bedauern Sie, dass die Sommerakademie Architektur zum letzten Mal stattfand?

Rolo Fütterer: Die Begeisterung für diese Veranstaltung war und ist bei uns allen groß. Die Sommerakademie war über die Jahre Ausnahmezustand im besten Sinne des Wortes: Wir arbeiteten fernab der üblichen Strukturen in einem inspirierenden Museum, umgeben von Kunst. Wir entwickelten etwas zusammen mit anderen Hochschulen und konnten so einen Blick über den Tellerrand werfen. Unsere Studierenden wurden ins kalte Wasser geworfen und mussten unter Zeitdruck etwas liefern und öffentlich präsentieren. In allen Jahren haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese Herausforderung angenommen, bewältigt und großartige Resultate erarbeitet. Das Bedauern ist groß, zumal die Sommerakademie auch ein Angebot der Teilhabe für die Stadtgesellschaft ist, die uns über die Jahre mit viel Empathie begegnet ist. Ich glaube, für uns alle zu sprechen, wenn ich sage, dass es für Planerinnen und Planer, ob in der Ausbildung oder bereits im Berufsleben, eine rundum gelungene Reihe war.



Ein Gespräch mit den Initiatoren Sonja Müller-Zaman und Professor Helmut Lerch

Finale der Veranstaltungsreihe Sommerakademie Architektur

Die Veranstaltungsreihe „Sommerakademie Architektur“ startete 2012 auf Initiative von Sonja Müller-Zaman, Bereichsleiterin bei der GAG Ludwigshafen, und Professor Helmut Lerch von der SRH Hochschule Heidelberg. Ziel war es, die Qualitäten und Potenziale der Stadt Ludwigshafen aus der Perspektive junger, von außen kommender Architekturstudierender aufzuzeigen und neue Impulse für die architektonische und stadtplanerische Entwicklung zu setzen. Insgesamt nahmen etwa 600 Studierende teil, die Ergebnisse jeder Sommerakademie wurden in einer ausführlichen Dokumentation zusammengeführt.



Mehr Informationen zu den bisherigen Sommerakademien finden Sie hier.

Markus Hoffmann: Herr Professor Lerch, hätten Sie 2012 gedacht, dass die Sommerakademie Architektur über so einen langen Zeitraum Bestand haben würde?

Helmut Lerch: Sonja Müller-Zaman und ich waren von der Idee dieser Veranstaltungsreihe von Anfang an überzeugt. Bei der ersten Sommerakademie Architektur war ich noch der einzige Betreuer und hatte entsprechend viel zu tun. Bei der zweiten Sommerakademie war ich bereits im Ruhestand, doch die Fortsetzung war gesichert: Für die Hochschule Heidelberg haben zunächst Kenn Schwarzbart, später Marc Kirschbaum als Dozenten übernommen. Außerdem kamen als Dozenten Michael Spieß von der Hochschule Mainz und ein Jahr später Rolo Fütterer für die Hochschule Kaiserslautern dazu – jeweils mit ihren Master-Studierenden.

Markus Hoffmann: Wie schwierig war es, jedes Mal ein Oberthema für die Sommerakademie zu finden?

Sonja Müller-Zaman: Die Themenfindung war durch die Unterstützung der Professoren und ihrer wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unproblematisch, auch wenn es manchmal inhaltliche Diskussionen gab. Wir haben uns bei der Themenwahl an aktuellen Diskussionen und Themen aus Ludwigshafen und zum Bauen orientiert – ganz losgelöst vom Zeitgeist waren wir also nicht.

Markus Hoffmann: Die Studierenden haben auch konkrete Ludwigshafener Themen bearbeitet. Ist von den Ideen etwas verwirklicht worden?

Sonja Müller-Zaman: Ja, zum Beispiel der Zugang zum Bürgerhof. Wir hatten als GAG die Möglichkeit, den Gebäudekomplex an der Bismarckstraße zu kaufen, durch den die Verbindung zum Bürgerhof verläuft. Der Impuls, den neuen Zugang zu diesem Platz offen zu gestalten, kam von Studierenden einer der ersten Sommerakademien Architektur.

Helmut Lerch: Bei der ersten Sommerakademie haben wir denkmalgeschützte Bauwerke und Siedlungen besucht und genauer betrachtet. Aus diesem Fundus ließen sich ebenfalls Themen für die Sommerakademie Architektur finden.

Markus Hoffmann: Bedauern Sie das Ende der Veranstaltungsreihe?

Sonja Müller-Zaman: Nein, denn alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass es ein in sich abgeschlossenes Format werden sollte. Und das ist nach zehn Sommerakademien jetzt der Fall. Die Themen und Ergebnisse jeder Veranstaltung lassen sich übrigens in den reich bebilderten Dokumentationen nachlesen.

Helmut Lerch: Das sehe ich genauso. Und vielleicht gibt dieser Abschluss ja Raum für etwas Neues.

Bildquellen:

S. 1–7	Ben Pakalski
S. 8	Bild links: Ben Pakalski, Bild rechts: Stadtarchiv Ludwigshafen
S. 9–23	Stadtarchiv Ludwigshafen
S. 24	Ben Pakalski
S. 27	Master-Studierende. Projekt Plattformökonomie SS 2023. Raum- und Umweltplanung Kaiserslautern
S. 28	Othengrafen, u. a. 2004, S. 51; Manuskriptfassung, erstellt von Eva Reinecke
S. 30–35	Auszubildende der GAG Ludwigshafen, grafische Darstellungen mit KI erstellt
S. 36	Ben Pakalski
S. 37	Stadtverwaltung Ludwigshafen, Bereich 1–16, Stat. Jahrbuch 2023 (S. 5), Online-ISSN: 2512-479X
S. 38	W.E.G. Ludwigshafen mbH
S. 39	Stadtverwaltung Ludwigshafen, Bereich 1–16
S. 40	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Mitte / Innenstadt
S. 42	Bild links: Ben Pakalski, Bild rechts: Rolo Fütterer
S. 43	Bat527 (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EDSB_airfield_090912.jpg), „EDSB airfield 090912“, als gemeinfrei gekennzeichnet, Details auf Wikimedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/Template:PD-user
S. 44	Ratsinformationssystem der Stadt Ludwigshafen
S. 45	Rolo Fütterer
S. 46	Ben Pakalski
S. 47	Bild links: Wladyslaw: Notre-Dame du Haut (Ronchamp), Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0, Bild rechts: Edward Beierle
S. 48	Bild links: Edward Beierle, Bild rechts: Haragayato (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kintugi.jpg), https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode
S. 49	Bild links oben: Bigjap (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Katsura-1999-1.jpg), „Katsura-1999-1“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode , Bild links unten: Đâu Photograph (https://www.pexels.com/photo/craftsman-using-saw-for-precise-wood-cutting-30907885/), Bild rechts: Thilo Ross Urh. Nr. 4026999, Quelle: DGJ Architektur GmbH

S. 50	Ben Pakalski
S. 51	Bild links: Marc Kirschbaum, Bild rechts: Ewa Urban, Pixabay (Pfau)
S. 53	Marc Kirschbaum
S. 55	UN / youtube
S. 56	Bild links: Ben Pakalski, Bild rechts: Berkeley Earth (https://berkeleyearth.org/)
S. 57–60	RMPSL (RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekt:innen)
S. 61	Bild links oben: Buga Koblenz GmbH, Bild links unten: Buga Koblenz GmbH, Bild recht oben: RMPSL, Fotograf: Saeed Alami, Bild rechts unten: RMPSL
S. 62	RMPSL, Fotografin: Juliane Werner
S. 64–74	Ben Pakalski
S. 77	Bild links: Petra Huber, Bild rechts: Ben Pakalski
S. 78–79	Petra Huber
S. 89, 99, 111, 118, 119, 127, 137, 139, 153–158	Ben Pakalski
Umschlag Titelbild	Ben Pakalski
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.



10. Sommerakademie Architektur

„JETZT!!! Die Zukunft der Angemessenheit.“

Wie bauen wir Städte, Quartiere und Gebäude, die auch in 30 Jahren noch lebenswert sind? Klimawandel, schwindende Ressourcen und steigende Grundstücks- und Baupreise fordern heute andere Antworten und Lösungen als früher. Angemessenheit erweist sich als komplexer Maßstab zwischen Funktion, Ästhetik, Ökologie, Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit. Doch was als angemessen gilt, hängt stark von kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Kontexten ab. Und was für die einen angemessen ist, empfinden andere als völlig unpassend.

Mit ausgewählten Themen und Fragen zur Angemessenheit in Stadtplanung, Städtebau und Architektur gestern und heute beschäftigten sich im Juni 2025 Experten und Studierende bei der 10. und letzten Sommerakademie Architektur der GAG Ludwigshafen. Die hier vorliegende Dokumentation stellt verschiedene Herangehensweisen vor und präsentiert die Ideen junger Architekturstudierender zur Umgestaltung der Stadt und zu den zukünftigen Funktionen des öffentlichen Raums.

ISBN: 978-3-00-085969-4