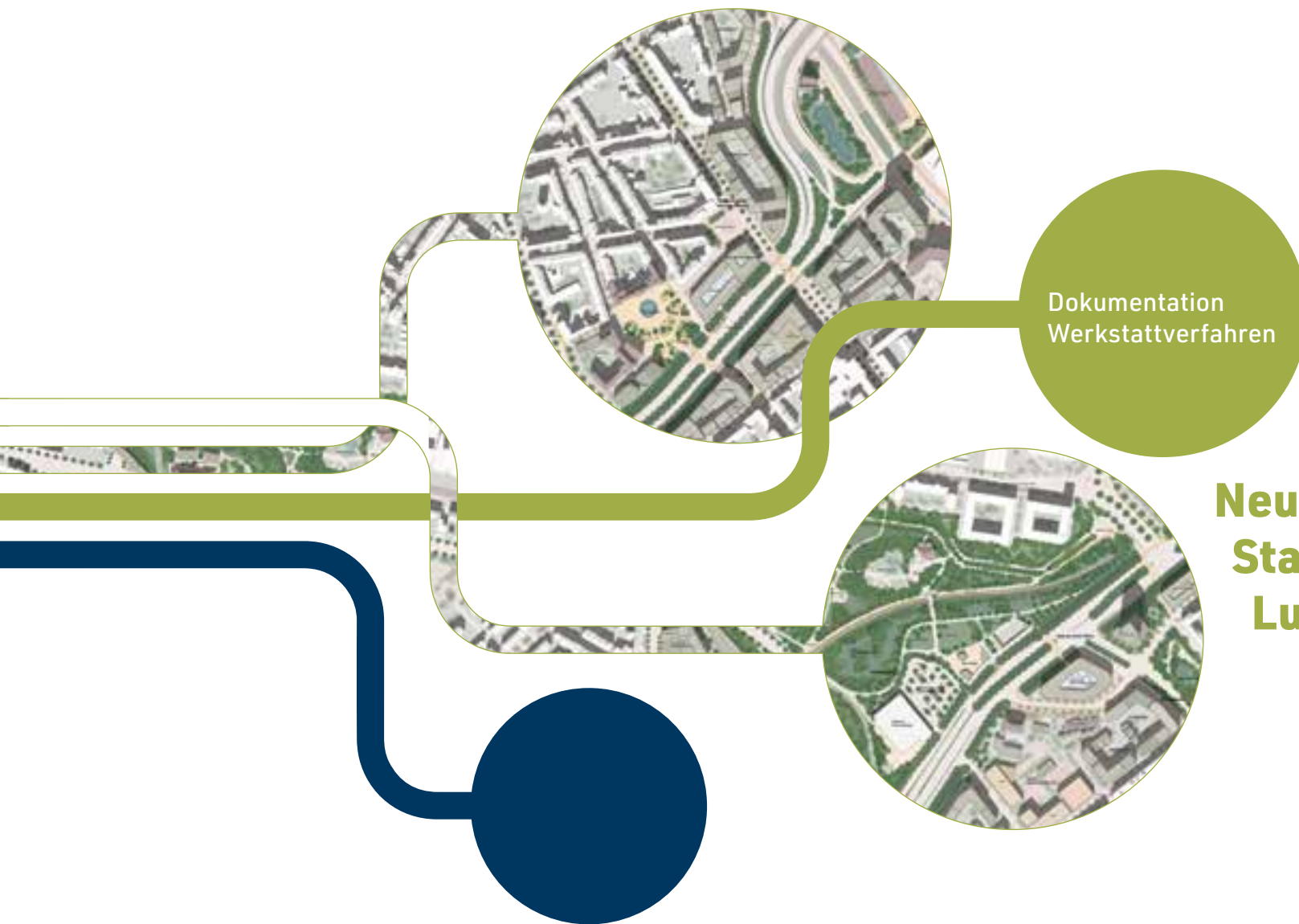




Dokumentation
Werkstattverfahren

Neue Stadtquartiere Ludwigshafen



LCE LU-City Entwicklungs-GmbH (Hrsg)
Ludwigshafen am Rhein 2025

Dokumentation Werkstattverfahren
Neue Stadtquartiere Ludwigshafen

© 2025 LCE LU-City Entwicklungs-GmbH

Alle Rechte vorbehalten

erstellt durch
a:dk architekten datz kullmann
Schillerplatz 16
D-55116 Mainz
www.a-dk.de

Gestaltung Umschlag:
Heike Vetter, ideenextrakte

Druck: NINO Druck, Neustadt/Wstr.
Printed in Germany

im Auftrag der
LCE LU-City Entwicklungs-GmbH
Mundenheimer Straße 182
67061 Ludwigshafen
www.lce-ludwigshafen.de

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
Jutta Steinruck
Oberbürgermeisterin

Geschäftsführerin:
Sonja Müller-Zaman

Registergericht:
Amtsgericht Ludwigshafen
HRB 5062

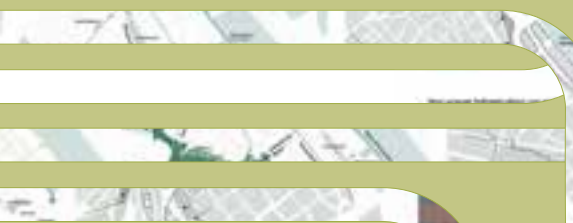


Dokumentation Werkstattverfahren

Neue Stadtquartiere Ludwigshafen

Inhalt

Vorwort der Oberbürgermeisterin	7	– <i>Allgemeine Hinweise und Empfehlungen</i>	18	Tagesordnung Abschlusswerkstatt	36
Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen		– <i>Einzelhinweise Team Hähnig I Gemmeke</i>	18	Abschlusswerkstatt	37
Verfahren, Beteiligte und Ablauf	8	– <i>Einzelhinweise Team ADEPT</i>	19	Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen Protokoll der Abschlusswerkstatt	56
– <i>Anlass und Ziel</i>	8	– <i>Einzelhinweise Team rheinflügel severin / Club L94</i>	19	– <i>Ablauf</i>	56
– <i>Beteiligte des Verfahrens</i>	8			– <i>Schriftliche Beurteilung Team rheinflügel severin / Club L94</i>	56
– <i>Durchführung des Werkstatt- verfahrens</i>	9	Tagesordnung 2. Entwurfswerkstatt	20	– <i>Schriftliche Beurteilung Team ADEPT</i>	57
– <i>Beurteilungskriterien</i>	9	2. Entwurfswerkstatt	21	– <i>Schriftliche Beurteilung Team Hähnig I Gemmeke</i>	57
– <i>Ausblick</i>	9	Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen Protokoll 2. Entwurfswerkstatt	32	– <i>Empfehlung</i>	58
– <i>Ablauf und Termine</i>	9	– <i>Ablauf</i>	32	– <i>Überarbeitungsthemen</i>	58
Tagesordnung 1. Entwurfswerkstatt	10	– <i>Allgemeine Hinweise und Empfehlungen</i>	32		
1. Entwurfswerkstatt	11	– <i>Einzelhinweise Team rheinflügel severin / Club L94</i>	33		
Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen Protokoll 1. Entwurfswerkstatt	18	– <i>Einzelhinweise Team Hähnig I Gemmeke</i>	33		
– <i>Ablauf</i>	18	– <i>Einzelhinweise Team ADEPT</i>	33		



Vorwort der Oberbürgermeisterin



Das Werkstattverfahren zu unseren Zukunftsquartieren entlang der künftigen Helmut-Kohl-Allee war ein intensiver, offener und inspirierender Prozess und zugleich ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer lebenswerten, modernen und resilienten Stadt. Es hat gezeigt, wie viel Potenzial in Ludwigshafen steckt, wenn Verwaltung, Politik, Fachleute, Eigentümer und Bürgerschaft gemeinsam an einem Ziel arbeiten.

Die neuen Stadtquartiere werden nicht nur die Stadtteile Mitte und nördliche Innenstadt miteinander verbinden, sondern auch Generationen und Lebenswelten. Es ist Brückenschlag und Stadtreparatur zugleich. Ein Projekt, das in dieser Dimension und zentralen Lage beispiellos in Deutschland ist.

Besonders wertvoll war für mich die große Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, sowohl online als auch bei den vielen gut besuchten analogen Veranstaltungen. Ihre Anregungen, Ideen und Perspektiven haben den Prozess bereichert und immer wieder den Blick auf das Wesentliche gelenkt: auf Grün, Aufenthaltsqualität, soziale Begegnung, Nachhaltigkeit und die Verbindung von Alt und Neu. Diese Impulse werden uns auf dem weiteren Weg leiten.

Mein Dank gilt allen, die diesen Austausch ermöglicht und getragen haben: den Planungsbüros, dem Büro a:dk für die professionelle Organisation und Moderation, den Fachleuten der Stadtverwaltung, der LCE, den Mitgliedern

der Jury sowie den engagierten Bürgerinnen und Bürgern, die sich eingebracht haben. Dieses Miteinander war die Grundlage für ein Zielkonzept, das über viele Jahre Bestand haben kann.

Mit den Zukunftsquartieren schaffen wir mehr als ein neues Stück Stadt. Wir schaffen Perspektiven, Verbindungen und Raum für gemeinsames Leben. Ich bin überzeugt: Wenn wir den eingeschlagenen Weg des Dialogs und der Zusammenarbeit fortsetzen, wird hier etwas entstehen, das Ludwigshafen nachhaltig prägt und unsere Stadt ein großes Stück weiterbringt – ein Projekt, das weit über die Stadtgrenzen hinausstrahlen wird.

Auf Basis des nun vorliegenden Zielkonzepts folgt als nächster Schritt die Erarbeitung der Rahmenplanung. Sie wird die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung konkretisieren und den Grundstein dafür legen, dass die Zukunftsquartiere in den kommenden Jahren Gestalt annehmen.

Jutta Steinruck

Oberbürgermeisterin der Stadt Ludwigshafen am Rhein

Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen Verfahren, Beteiligte und Ablauf

Anlass und Ziel

In Ludwigshafen wird die Hochstraße Nord als überregionale Verkehrsader aufgrund ihres Alters, ihrer Konstruktion und der Verkehrslast zurückgebaut und künftig in gleicher Funktion durch eine rund 860 Meter lange, ebenerdige Stadtstraße – genannt Helmut-Kohl-Allee – bis 2032 ersetzt. Im Zuge dieses Straßenbauprojekts wird eine Gesamtfläche von insgesamt ca. 39,5 ha nordwestlich der Ludwigshafener Innenstadt frei für die Entwicklung neuer Quartiere und Stadtbausteine, die den sozialen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen des Ortes und der Gegenwart gerecht werden. Neben der Schaffung von zeitgemäßen Wohnangeboten spielen dabei unter anderem die Themen Bildung, Arbeit & Wirtschaft und Mobilität eine wesentliche Rolle, genauso wie die Revitalisierung von Grünflächen und Frischluftschneisen.

Die LCE LU-City Entwicklungs-GmbH koordiniert die Entwicklung der neuen Stadtbausteine und Quartiere im Auftrag der Stadt Ludwigshafen. Auf Basis der planfestgestellten Straßenplanung und weiterer Voruntersuchungen wurden die bereits bestehenden Überlegungen im Sinne eines lebenswerten, umweltgerechten, innovativen und resilienten Stadtquartiers in vier Werkstattterminen weiterentwickelt und vertieft.

Die teilnehmenden Teams entwickelten im Rahmen des Werkstattverfahrens grundsätzliche Ideen und Konzepte als Strukturkonzept für das neue Stadtquartier, die in ausgewählten Teilbereichen vertieft untersucht wurden. Begleitet wurde das Verfahren durch ein hochrangig besetztes Fachgremium sowie ein Sachgremium, das sich aus dem Stadtvorstand, dem Vorstand der GAG Ludwigshafen am Rhein sowie Fachleuten aus der Stadtverwaltung zusammensetzt. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt dienen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Beteiligte des Verfahrens

Auftraggeberin für das Werkstattverfahren ist die LCE (LU-City Entwicklungs-GmbH), vertreten durch die Geschäftsführerin Frau Sonja Müller-Zaman.

LU-City Entwicklungs-GmbH (LCE)
Mundenheimer Straße 182
67061 Ludwigshafen
www.lce-ludwigshafen.de

Mit der Koordination und Durchführung des Verfahrens ist das Büro a:dk beauftragt.

a:dk architekten datz kullmann
Schillerplatz 16
D-55116 Mainz
www.a-dk.de

Teilnehmende Planungsteams

In einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren wurden folgende Teams aus Architekt:innen/Stadtplaner:innen und Landschaftsarchitekt:innen aufgrund ihrer besonderen fachlichen Erfahrung und Qualifikation zur Teilnahme am Verfahren ausgewählt:

- ADEPT, Kopenhagen
- Hähnig | Gemmeke, Tübingen
- rheinflügel severin, Düsseldorf / Club L94 Landschaftsarchitekten, Köln

Sachjury (mit Stimmrecht)

- Prof. Dr. Cornelia Reifenberg, Bürgermeisterin, Stadt Ludwigshafen
- Andreas Schwarz, Beigeordneter, Stadt Ludwigshafen
- Beate Steeg, Beigeordnete, Stadt Ludwigshafen
- Jutta Steinruck, Oberbürgermeisterin, Stadt Ludwigshafen
- Alexander Thewalt, Beigeordneter, Stadt Ludwigshafen
- Wolfgang van Vliet, Vorstand GAG, Ludwigshafen

Fachjury (mit Stimmrecht)

- Prof. Stephan Lenzen, Landschaftsarchitekt, Bonn
- Prof. Markus Neppi, Architekt/Stadtplaner, Karlsruhe
- Boris Olschewski, Landschaftsarchitekt, Ludwigshafen
- Prof. Christa Reicher, Architektin/Stadtplanerin, Aachen
- Martin Rieger, Architekt, Ludwigshafen
- Heike Röttgen, Landschaftsarchitektin, Limburgerhof

Sachverständige

(beratend, ohne Stimmrecht)

- Dr. Liborio Ciccarello (vom Stadtrat entsandter Aufsichtsrat der GAG)
- Osman Gürsoy (Ortsvorsteher Nördliche Innenstadt)
- David Guthier (vom Stadtrat entsandter Aufsichtsrat der GAG/LCE)
- Christoph Heller (Ortsvorsteher Südliche Innenstadt)
- Sonja Müller-Zaman (Geschäftsführerin der LCE)
- Klaus Schäffner (Aufsichtsrat der LCE)
- Rainer Stüb (Aufsichtsrat der LCE)
- Dr. Peter Uebel (vom Stadtrat entsandter Aufsichtsrat der GAG/LCE)

Sachverständige

(aus der Verwaltung zu fachlichen Themen)

- Michael Bentz (kom. BL Stadtplanung, Verkehrsplanung und Stadterneuerung)
- Björn Berlenbach (BL Tiefbau)
- Gabriele Bindert (Grünflächen und Friedhöfe)
- Klaus Dillinger (Wirtschaftsentwicklung)
- Hans-Michael Eberle (BL Teilhabe, Pflege und Senioren)
- Frank Hoffelder (BL Immobilien)
- Heike Kamenz (Stadtentwässerung und Straßenunterhalt)
- Thomas Lappe (AL Verkehrsplanung)

- Jörn Rebholz
(BL Integration und Weiterbildung)
- Rainer Ritthaler (BL Umwelt und Klima)
- Sandrine Rohr (BL Soziales und Wohnen)
- Christian Schmitt (Wirtschaftsentwicklung)
- Dr. Volker Spangenberg-Kerle
(BL Stadtentwicklung)
- Pascal Thümling (BL Kindertagesstätten)
- Jürgen Trojan
(AL Städtebauliche Planung Mitte)
- Stefan Weißmann (BL Schulen)

Organisation/Moderation

- Christian Datz, a:dk, Mainz
- Christof Kullmann, a:dk, Mainz

Durchführung des Werkstattverfahrens

Das Werkstattverfahren wurde als Mehrfachbeauftragung von drei Planungsteams aus Architekt:innen / Stadtplaner:innen und Landschaftsarchitekt:innen durchgeführt. Dem Werkstattverfahren vorgeschaltet war ein offener Teilnahmewettbewerb. Das Verfahren wurde kooperativ durchgeführt, das heißt, die Teilnehmer:innen stellten dem Beratungsgremium in zwei Schritten Zwischenergebnisse vor und erhielten Anregungen und Hinweise für die weitere Bearbeitung, bevor im Rahmen einer Abschlusswerkstatt ein Zielkonzept ausgewählt wurde. Es galten die Grundsätze von Gleichbehandlung und Diskriminierungsfreiheit sowie der Verfahrenstransparenz.

Auftaktwerkstatt

In der Auftaktwerkstatt trafen sich die teilnehmenden Planungsteams sowie die Fach- und Sachjury sowie die Sachverständigen zur vertieften Klärung von Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung im Sinne eines Rückfragenkolloquiums. Die Fragen und Antworten wurden in den überarbeiteten Auslobungstext übernommen. Die Veranstaltung wurde durch ein Kamerateam begleitet und aufgezeichnet und im Anschluss im Rahmen der Bürgerbeteiligung (ggf. auszugsweise) veröffentlicht.

1. Entwurfswerkstatt

In der 1. Entwurfswerkstatt erläuterten die Planungsteams erste Planungsideen und Konzepte einzeln und nacheinander. Somit erhielten die Teams keine Kenntnis von den Präsentationen der jeweils anderen Planer:innen – ein inhaltlicher Austausch der Teams untereinander fand also nicht statt. Nach den Präsentationen der drei Teams sowie den entsprechenden Diskussionen und Abstimmungen folgte ein gemeinsames Resümee der Beteiligten mit Formulierung von gemeinsamen Überarbeitungshinweisen für alle Planungsteams sowie ggf. gesonderten Einzelhinweisen, die nur an die jeweils betreffenden Teams gesendet wurden. Die Überarbeitungshinweise wurden im Anschluss durch die Verfahrensbetreuung schriftlich aufgesetzt und nach Freigabe durch die Auftraggeberin an die Planungsteams versendet. Der Termin wurde intern durchgeführt. Die Entwurfsstände der teilnehmenden Teams wurden streng vertraulich behandelt.

2. Entwurfswerkstatt

Der Ablauf der 2. Entwurfswerkstatt wurde analog zur 1. Werkstatt durchgeführt. Die Planungsteams stellten die Überarbeitung und strukturelle Vertiefung ihrer Konzepte in Bezug auf die Hinweise aus der 1. Entwurfswerkstatt vor. Es folgten weitere Diskussionen und Abstimmungen zu den Überarbeitungshinweisen, die den Teams schriftlich übermittelt wurden. Am Abend nach der 2. Entwurfswerkstatt wurde eine sogenannte Bürgerwerkstatt als moderierte öffentliche Vorstellung der Konzepte durchgeführt. In diesem Rahmen erhielten die Teams Kenntnis von den Konzepten der anderen Teilnehmer:innen.

Abschlusswerkstatt

In der Abschlusswerkstatt trafen sich nochmals alle Beteiligten (Planungsteams sowie die Fach- und Sachjury sowie die Sachverständigen). Die Planungsteams stellten ihre

gemäß der Hinweise aus den beiden Entwurfswerkstätten überarbeiteten Strukturkonzepte einzeln und nacheinander vor. Im Anschluss daran folgten ausführliche Diskussionen zur Empfehlung eines Zielkonzepts als strukturelle Grundlage der nachfolgenden Planungsschritte. Nach der Abschlusswerkstatt wurde ein weiteres Bürgerforum durchgeführt, in welchem der Entwurf des Teams ADEPT als Zielkonzept vorgestellt wurde. Die beiden weiteren Konzepte wurden ebenfalls nochmals vorgestellt.

Bürgerbeteiligung und -information

Teil des Werkstattverfahrens war eine umfassende Bürgerinformation und -beteiligung. Die Bürger:innen erhielten bereits im Vorfeld die Möglichkeit, schriftliche Anregungen und Hinweise zur Aufgabenstellung zu formulieren. Hinzu kamen die beiden Bürgerveranstaltungen im Rahmen der 2. Entwurfswerkstatt und der Abschlusswerkstatt. Die Bürgerbeteiligung ist unter www.ludwigshafen-diskutiert.de sowie in gesonderten Broschüren dokumentiert.

Beurteilungskriterien

Folgende Kriterien wurden bei der Beurteilung der Konzepte angewendet. In ihrer Summe stehen die Bewertungskriterien für das Ziel eines nachhaltigen Gesamtprojekts:

- *Stadträumliche Qualität*
z. B. städtebauliche und stadträumliche Qualität, städtebauliche Vernetzung mit der Umgebung
- *Freiraumplanerische Qualität*
z. B. Qualität von Grün- und Freiräumen, freiräumliche Vernetzung mit der Umgebung
- *Soziokulturelle Qualität*
z. B. Anordnung von Nutzungen, städtebauliche Integration, Verbindung mit Bestandsstrukturen

- Ökologische Qualität

z. B. lokale und globale Umweltwirkungen, Ressourceninanspruchnahme, Berücksichtigung blaugrüner Infrastrukturen

- Ökonomische Qualität

z. B. Phasen- und Umsetzungskonzept, ökonomische Umsetzungsfähigkeit, Wertstabilität

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

Ausblick

Es ist beabsichtigt, gemäß der Empfehlungen des Beratungsgremiums mindestens eines der teilnehmenden Teams mit weiteren Planungsleistungen innerhalb des Projektgebiets zu beauftragen. Der genaue Umfang der zu beauftragenden Leistungen richtet sich nach dem Ergebnis der Werkstatt und der daraus abzuleitenden Bedarfe.

Ablauf und Termine

12.09.2024	<i>Auftaktwerkstatt</i>
06.11.2024	<i>1. Entwurfswerkstatt</i> Präsentation erster Planungsideen und Konzepte
17.12.2024	<i>2. Entwurfswerkstatt</i> Präsentation Überarbeitungen und strukturelle Vertiefungen
29.01.2025	<i>Abschlusswerkstatt</i> Präsentation Strukturkonzepte, Auswahl Zielkonzept

Tagesordnung 1. Entwurfswerkstatt

Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere, Ludwigshafen am Rhein

Datum:	6. November 2024	
Uhrzeit:	siehe unten	
Ort:	Ernst-Bloch-Zentrum, Walzmühlstraße 63, 67061 Ludwigshafen am Rhein	
Ablauf:	13:00 Uhr	Zusammentreten des Gremiums Begrüßung durch Frau Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck
	13:05 Uhr	Präsentation Hähnig I Gemmeke, Tübingen (ca. 25 min) Rückfragen, Diskussion und Abstimmung (ca. 25 min)
	14:00 Uhr	Präsentation ADEPT, Kopenhagen (ca. 25 min) Rückfragen, Diskussion und Abstimmung (ca. 25 min)
	14:55 Uhr	Präsentation rheinflügel severin, Düsseldorf / Club L94, Köln (ca. 25 min) Rückfragen, Diskussion und Abstimmung (ca. 25 min)
	15:45 Uhr	Abstimmung und Resümee, Formulierung von Überarbeitungshinweisen
	16:00 Uhr	voraussichtliches Ende der Veranstaltung

aufgestellt: a.dk, Mainz

Hinweis: Die geplanten Abläufe sind erfahrungsgemäß gut einzuhalten. Dennoch bitten wir alle Beteiligten, für den Fall verfahrensbedingter Verzögerungen einen Puffer von ca. 30 Minuten über das voraussichtliche Ende der Veranstaltung hinaus freizuhalten.

1. Entwurfswerkstatt

WERKSTATTVERFAHREN LUDWIGSHAFEN AM RHEIN NEUE STADTQUARTIERE

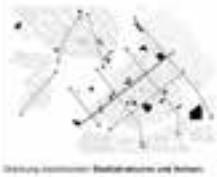
1. Entwurfswerkstatt

HIG

01



LAGEPLAN GESAMTGEBIET 1:5.000



Ordnung existierender Bebauungsstrukturen und -formen



Strukturelle Zusammenhänge



Urban Boundaries and Transition Zones



Forming the new urban fabric



Defining public and semi-public spaces



SCHWARZPLAN 1:10.000



NUTZUNGSKONZEPT



GRÜN- und FREIRAUMKONZEPT



MOBILITÄTSKONZEPT







Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



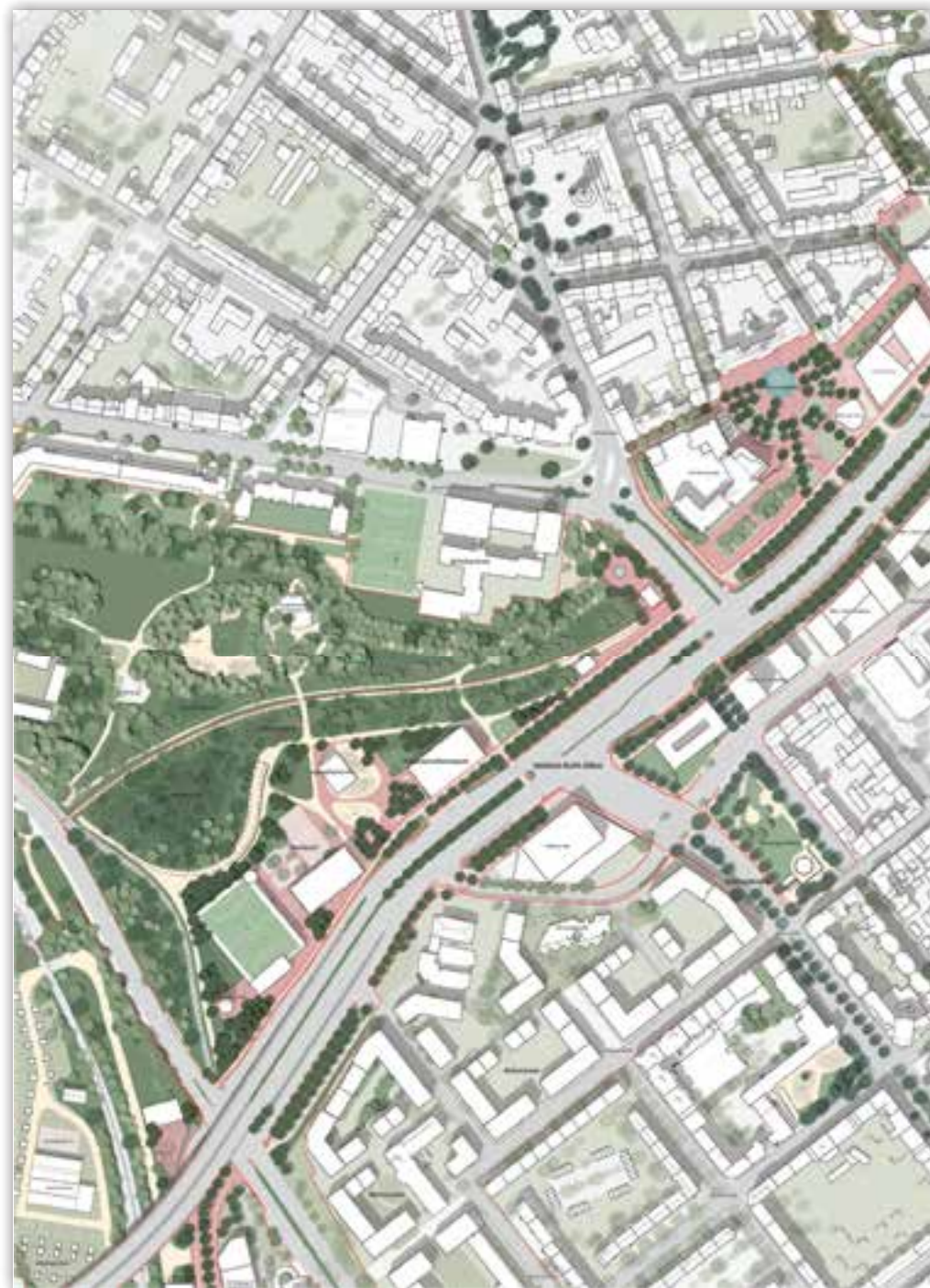
Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



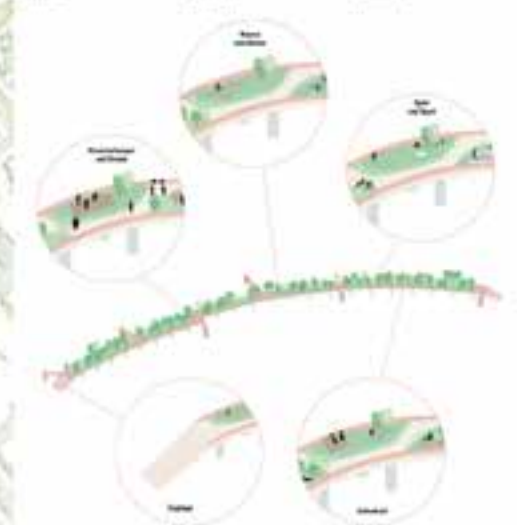
Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



Die Entwicklung der Fassade von einem einfachen Mauerwerk zu einer komplexen, mehrstöckigen Struktur mit verschiedenen Ebenen und Setbacks.



NEUE STADTQUARTIERE LUDWIGSHAFEN AM RHEIN



Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen

Protokoll 1. Entwurfswerkstatt

Ablauf

Die 1. Entwurfswerkstatt im Rahmen des Werkstattverfahrens Neue Stadtquartiere Ludwigshafen fand am 6. November 2024 von 13:00 bis 16:30 Uhr im Ernst-Bloch-Zentrum, Ludwigshafen, statt. Die drei Entwurfsteams stellten ihre Konzepte einzeln und nacheinander ca. 25 Minuten vor, gefolgt von einer jeweils weiteren 25-minütigen Diskussion mit der Jury. Anschließend wurden die wesentlichen Erkenntnisse und das weitere Vorgehen im Gremium abgestimmt. Es wurde vereinbart, allgemeinen Erkenntnisse an die drei Teams gemeinsam weiterzugeben, ergänzt durch individuelle, gesonderte Hinweise an jedes einzelne Team.

Allgemeine Hinweise und Empfehlungen

- Das Entscheidungs- und Beratungsgremium begrüßt die vorgestellten Planungskonzepte und die intensive Auseinandersetzung der Teams mit der komplexen Aufgabenstellung.
- In der weiteren Bearbeitung sollen die in den Steckbriefen der Auslobung unter dem Punkt C.04 formulierten Zielvorstellungen für die einzelnen Bearbeitungsgebiete auch im Detail beachtet werden.
- Ein wesentlicher Schwerpunkt der Bearbeitung soll an der Schnittstelle zwischen den Stadtteilen Ludwigshafen Mitte und Ludwigshafen Nord/Hemshof im Bereich der Bearbeitungsgebiete F1 und F2 liegen.
- Ziel ist eine städtebaulich-freiraumplanerische Verknüpfung der beiden Stadtteile. Dabei soll eine Verknüpfung der Achse Bismarckstraße und Prinzregentenstraße über die Helmut-Kohl-Allee hergestellt werden.

Die Übergänge im planfestgestellten Bereich der Helmut-Kohl-Allee können dabei – wie in der Aufgabenstellung Stand 25.09.2024 beschrieben – nur geringfügig verschoben werden.

- Zusätzliche Übergänge über die Helmut-Kohl-Allee im Sinne von Brückenbauwerken sind nicht möglich.
- Zwischen den Zielen einer durchgängigen Grünverbindung von West nach Ost bis zum Rhein und einer möglichst engen Verknüpfung zwischen den Stadtteilen Ludwigshafen Mitte und Ludwigshafen Nord/Hemshof soll abgewogen werden. Gesucht sind Lösungen, die beide Aspekte in Einklang bringen und eine überzeugende städtebauliche Fassung der Straße gewährleisten.
- Von der Helmut-Kohl-Allee als bis zu achtspuriger, stark befahrener Stadtstraße werden erhebliche Emissionen ausgehen. Dies soll bei der Planung der angrenzenden Freiräume berücksichtigt werden.
- Im Bereich des Bearbeitungsgebiets F3 soll das vorhandene S-Bahn-Gleis in die Planungen integriert werden. Hierzu wären z.B. Geländemodulationen als Lärmschutz denkbar.
- Die städtebaulich-freiraumplanerische Entwicklung soll in einem Phasierungskonzept dargestellt werden. In späteren Phasen können Bestandsgebäude innerhalb der Bearbeitungsgebiete infrage gestellt werden.
- Eine Anbindung über den östlichen Rand des Bearbeitungsgebiets F1 an den Rhein soll konzeptionell mitgedacht werden, auch wenn Umsetzungen in diesem Bereich erst in späten Phasen möglich sind.

- Innerhalb der Bearbeitungsgebiete F5 und F6 soll die Anbindung des Hauptbahnhofs an Ludwigshafen Mitte herausgearbeitet werden. Im Rahmen einer schrittweisen Entwicklung kann der Bestand in diesem Bereich hinterfragt werden. Die hier vorhandenen unterirdischen Bauwerke müssen jedoch auch langfristig beachtet werden.
- Ein Erhalt von Teilabschnitten der bestehenden Hochstraßen wird aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen.
- An strategisch geeigneten Orten können in angemessenem Umfang Bausteine für soziale Infrastruktur / Bildungsstandorte vorgeschlagen werden. Im Bereich des Bearbeitungsgebiets besteht Bedarf an Kindertagesstätten, Grundschulen und weiterführenden Schulen.

Einzelhinweise Team Hähnig | Gemmeke

- Die Idee eines großen, zusammenhängenden Grünraums als Erweiterung des Friedensparks wird grundsätzlich begrüßt.
- Die dargestellte geplante Bebauung wird in ihrem Umfang als zu gering eingeschätzt. Dies sollte auch im Sinne einer stärkeren Verbindung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen überprüft werden.
- Insgesamt wirken der zusammenhängende Grünraum im Westen und die Grünbereiche entlang der Helmut-Kohl-Allee im Osten eher trennend als verbindend.

- Das Ziel einer „Vernähung / Verknüpfung“ der nördlichen und südlichen Stadtteile soll als eigentlicher Schwerpunkt der Aufgabenstellung beachtet werden. Eine städtebaulich-freiraumplanerische Verknüpfung der Stadtteile Ludwigshafen Mitte und Nord/Hemshof wird vermisst. Die Verbindung der Bismarckstraße über die Helmut-Kohl-Allee hinweg mit der Prinzregentenstraße wird versperrt.
 - Der Vorschlag solitärer Hochhäuser am nördlichen Rand des Stadtteils Mitte sollte nicht weiterverfolgt werden. Dies betrifft sowohl ihre grundsätzliche stadträumliche Wirkung hinsichtlich der angestrebten »Vernähung« wie auch die erforderlichen Erschließungsflächen, Parkieranlagen, Flächen für die Feuerwehr etc., die das dargestellte Bild erheblich verändern würden.
 - Um eine Wirkung als eigenständiges Quartier entfalten zu können, soll das sogenannte Bahnquartier urbaner entwickelt werden.
 - Die vorgeschlagenen »Aufdoppelungen« der bisherigen Quartiersränder wird als zu pauschal und in ihrer räumlichen Ausprägung als zu schwach für die angestrebte Verknüpfung der Stadtteile empfunden.
 - Die dargestellten Typologien wirken schematisch und können in ihren Bezügen zu den angrenzenden Quartieren und zum Grünraum sowie in Bezug auf die angedachten Nutzungen nicht nachvollzogen werden.
 - Die Anbindung der neuen Stadtquartiere und Freiräume an den Rhein wird begrüßt, könnte aber – insbesondere im Rahmen des Phasierungskonzepts – stärker formuliert werden.
 - Die dargestellten Elemente im Grünraum sind durch das Motiv der Zentralität geprägt und werden als vernetzende Elemente in dieser Form hinterfragt.
 - Die vorgeschlagenen baulichen Strukturen im Bereich des Hauptbahnhofs werden kritisch hinterfragt. Eine urbanere stadträumliche Geste erscheint hier angemessen. Es wird auf die diesbezüglichen allgemeinen Hinweise verwiesen.
 - Eine zusätzliche Fußgänger:innen- bzw. Fahrradbrücke über den Rhein wurde in der Vergangenheit diskutiert, ist aber nicht realistisch und sollte nicht dargestellt werden.
- Einzelhinweise
Team ADEPT**
- Die Idee eines großen, zusammenhängenden Grünraums als Erweiterung des Friedensparks wird begrüßt.
 - Die nord-süd-orientierten, konzeptionell weit in die Bestandsquartiere gedachten »Adern« werden ebenfalls begrüßt. Dazu gehört insbesondere die Verknüpfung im Bereich der Bismarckstraße und Prinzregentenstraße. Im Bereich des Europaplatzes könnten die Bezüge über die Helmut-Kohl-Allee hinweg stärker ausgearbeitet werden. Ggf. könnten auch die gestalterische Ausformung der straßenbegleitenden Elemente der Helmut-Kohl-Allee auf diese Zielsetzung reagieren.
 - Die dargestellte geplante Bebauung wird in ihrem Umfang als angemessen eingeschätzt.
 - Die Ausbildung eines urbanen Platzes am Rhein im Bereich des Silos wird als langfristige Perspektive begrüßt.
 - Inwieweit eine thematische Trennung in Friedenspark / Gleispark gestalterisch verstärkt oder ein gemeinsames Gestaltungskonzept gefunden werden sollte, ist in der weiteren Bearbeitung zu prüfen.
 - Die Anordnung von studentischem Wohnen als bauliche Insel innerhalb des Friedensparks sollte in dieser Art nicht weiterverfolgt werden.
 - Die vorgeschlagenen baulichen Strukturen im Bereich des Hauptbahnhofs werden kritisch hinterfragt. Auf die Bedeutung der Bahnhofstraße als Verbindung zur Innenstadt wird verwiesen. Eine urbanere stadträumliche Geste erscheint hier angemessen. Es wird auf die diesbezüglichen allgemeinen Hinweise verwiesen.
 - Die vorgeschlagenen Baustrukturen im südlichen Baufeld F3 werden als zu dicht und ohne angemessene Anbindung an die Stadtteile Mitte und Nord/Hemshof angesehen. Der resultierende Schwerpunkt in Insellage im Westen des Planungsgebiets wird kritisiert.
 - Der angegebene Umfang der geplanten Bebauung wird – abgesehen von der kritisierten Schwerpunktsetzung – als angemessen eingeschätzt.
 - Eine städtebaulich-freiraumplanerische Verknüpfung der Stadtteile Ludwigshafen Mitte und Nord/Hemshof wird vermisst. Insbesondere kritisiert wird die zurückweichende Bebauung im Bereich der Bismarckstraße/Prinzregentenstraße. Insgesamt wirkt der nordöstliche Bereich des Planungsgebiets deutlich zu schwach ausgeprägt.
 - Die Ausbildung eines Hochpunkts als stadträumlicher Abschluss der neuen Stadtquartiere wird in dieser Form kritisch gesehen, da er die Möglichkeit einer Verbindung mit dem Rhein langfristig versperrt.
 - Die angedachte Ausbildung eines Haltepunkts und der Verlegung der Stadtbahntrasse im südlichen Bearbeitungsfeld F3 wird aufgrund der räumlich-konstruktiven Rahmenbedingungen des Bestands als nicht umsetzbar angesehen.
 - Die vorgeschlagenen baulichen Strukturen im Bereich des Hauptbahnhofs werden kritisch hinterfragt. Eine urbanere stadträumliche Geste erscheint hier angemessen. Es wird auf die diesbezüglichen allgemeinen Hinweise verwiesen.
- Einzelhinweise
Team rheinflügel severin / Club L94**
- Die Idee eines »zweiflügligen« Grünraums im Westen des Planungsgebiets wird grundsätzlich begrüßt.
 - Auf die freiräumliche Bedeutung des entstehenden »Gelenks« am nördlichen Ende der Heinigstraße wird verwiesen, auch auf die damit verbundenen Fragestellungen aufgrund der dort verlaufenden Straßentrassen u. a. mit Freiflächen in Insellage.
 - Insgesamt wirken die beiden Grünräume im Westen und die Grünbereiche entlang der Helmut-Kohl-Allee im Osten eher trennend als verbindend.
 - Der Erhalt eines Abschnitts der Hochstraße als Verbindungselement zwischen den vorgeschlagenen Teilquartieren ist nicht möglich (siehe Empfehlungen).

Tagesordnung 2. Entwurfswerkstatt

Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere, Ludwigshafen am Rhein

Datum: 17.12.2024

Ort: Ernst-Bloch-Zentrum, Walzmühlstraße 63,
67061 Ludwigshafen am Rhein

Ablauf:

11:30 Uhr	Get-together
12:00 Uhr	Begrüßung durch Prof. Neppi
12:05 Uhr	rheinflügel severin, Düsseldorf / Club L94, Köln (ca. 30 min) Rückfragen, Diskussion (ca. 30 min) Interne Abstimmung (ca. 15 min)
13:20 Uhr	<i>Pause</i>
13:35 Uhr	Hähnig I Gemmeke, Tübingen (ca. 30 min) Rückfragen, Diskussion (ca. 30 min) Interne Abstimmung (ca. 15 min)
14:50 Uhr	<i>Pause</i>
15:05 Uhr	ADEPT, Kopenhagen (ca. 30 min) Rückfragen, Diskussion (ca. 30 min) Interne Abstimmung (ca. 15 min)
16:20 Uhr	<i>Pause</i>
16:30 Uhr	Abstimmung und Resümee, Formulierung von Überarbeitungshinweisen
17:00 Uhr	Ende der Entwurfswerkstatt

11.11.2024, LCE/fa

2. Entwurfswerkstatt

NEUE STADTQUARTIERE LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

rheinflügel severin







NEUE MITTE - FRIEDENSPARK

GRÜN IN
DER STADT



NUTZUNGSBEREICHE FRIEDENSPARK



RAUMGEFÜHL



SCHWARZPLAN 1:33.000

GRÜNGERECHTE
STADT



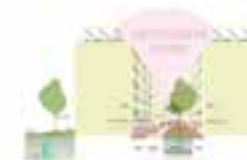
LAISEPLAN GESAHTSBEHET 1:3.000



AUFBLICK GRÜNER BOULEVARD



BLICK IN DEN GRÜNER BOULEVARD



SYSTEMSCHNITT
GRÜNER BOULEVARD



MOBILITÄTSSCHNITT

MOBIL
OHNE
AUTO



MOBILITÄT ZU F155







Verbundene Stadtlandschaft Grüne Membranen als Weg zur nachhaltigen Stadt

ADEPT



Der Friedhofswald als aktiver Treffpunkt im Herzen der Stadt



Die neue Wohnkomplex als Leuchtfeuerhof



Die neue Wohnkomplex und offene Wohnflächen für Spiel und Bewegung



Die neue Wohnkomplex als aktiver Treffpunkt

1. Das aktive Bindeglied



Das aktive Bindeglied: Ein zentraler, verbindendes Element der Stadtlandschaft und verbindet eine zentrale Zone mit der Stadt. Es verbindet die Stadt mit der Natur und ist ein zentraler Treffpunkt für die Stadtbevölkerung.

2. Grün-blaue Adern als Verbinder



Grün-blaue Adern als Verbinder: Eine Reihe von zentralen, verbindenden Elementen der Stadtlandschaft und verbindet eine zentrale Zone mit der Stadt. Es verbindet die Stadt mit der Natur und ist ein zentraler Treffpunkt für die Stadtbevölkerung.

3. Die Stadt wächst



Die Stadt wächst: Eine Reihe von zentralen, verbindenden Elementen der Stadtlandschaft und verbindet eine zentrale Zone mit der Stadt. Es verbindet die Stadt mit der Natur und ist ein zentraler Treffpunkt für die Stadtbevölkerung.

4. Das grüne Herz



Das grüne Herz: Ein zentraler, verbindendes Element der Stadtlandschaft und verbindet eine zentrale Zone mit der Stadt. Es verbindet die Stadt mit der Natur und ist ein zentraler Treffpunkt für die Stadtbevölkerung.

5. Vernetzt und gut erreichbar



Vernetzt und gut erreichbar: Eine Reihe von zentralen, verbindenden Elementen der Stadtlandschaft und verbindet eine zentrale Zone mit der Stadt. Es verbindet die Stadt mit der Natur und ist ein zentraler Treffpunkt für die Stadtbevölkerung.

6. Stadtstruktur im Einklang mit dem Bestand



Stadtstruktur im Einklang mit dem Bestand: Eine Reihe von zentralen, verbindenden Elementen der Stadtlandschaft und verbindet eine zentrale Zone mit der Stadt. Es verbindet die Stadt mit der Natur und ist ein zentraler Treffpunkt für die Stadtbevölkerung.



Neuere Wohnfläche und offene Wohnflächen für Spiel und Bewegung



Die Wohnfläche als aktiver Treffpunkt



Die Wohnfläche als aktiver Treffpunkt



Die Wohnfläche als aktiver Treffpunkt



WIKI-WIKI-WIKI
Das ist ein Projekt, bei dem wir alle zusammenarbeiten, um eine große Enzyklopädie zu erstellen. Jeder kann neue Artikel schreiben oder bestehende Artikel verbessern. Es ist wie ein gemeinsames Notizbuch, das für alle zugänglich ist.



Synopsis:



Ministrstvo gospodarskega razvoja in turizma



Stilleke Investment Group
 The above information is provided for informational purposes only. It is not intended to constitute an offer or a recommendation to buy or sell any securities or financial products. The information is not intended to be used as a basis for investment decisions. The information is not intended to be used as a basis for investment decisions.



Subjekt/Varial
 Diese Variablen sind kategorische Indikatoren der Konzepte und Merkmale der Qualität der subjektiven Wahrnehmung von ...



Realized Yield
 The actual yield of a bond investment, taking into account the purchase price, the coupon payments, and the capital gain or loss at maturity.



to transport water to leaves



Signature: _____





Downloaded from <http://ajphaphysocpharm.sagepub.com/> at 11:52 11 November 2014



Was genau ist ein verbotenes gezieltes Fokussieren und was genau ist ein Verbot?
 Ein gezieltes Fokussieren ist ein gezieltes Fokussieren auf ein bestimmtes Thema, das es ermöglicht, die Aufmerksamkeit auf ein bestimmtes Thema zu lenken. Ein Verbot ist ein Verbot, das es ermöglicht, die Aufmerksamkeit von einem bestimmten Thema zu lenken.



Wichtigste Aussagen zur bestimmten Qualifikation des Rechtswissenschaftlers



Wichtig: Bitte mit vollständiger Schreibweise einen Antrag auf Wohnförderung einreichen. Bei unvollständigen Angaben kann es zu Verzögerungen bei der Bearbeitung kommen. Bitte beachten Sie, dass die Bearbeitung von Anträgen in der Regel 4 bis 6 Wochen in Anspruch nehmen kann. Bitte beachten Sie, dass die Bearbeitung von Anträgen in der Regel 4 bis 6 Wochen in Anspruch nehmen kann.



Die wichtigsten Punkte im Brief: Einmal an einen Mitarbeiter, der eine andere Aufgabe hat, und ein Mal an einen Mitarbeiter, der eine andere Aufgabe hat.



© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd



© 2005 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 257: 103–112





**Werkstattverfahren
Neue Stadtquartiere Ludwigshafen**

Protokoll 2. Entwurfswerkstatt

Ablauf

Die 2. Entwurfswerkstatt im Rahmen des Werkstattverfahrens Neue Stadtquartiere Ludwigshafen fand am 17. Dezember 2024 von 11:30 bis 17:30 Uhr im Ernst-Bloch-Zentrum, Ludwigshafen, statt. Die drei Entwurfsteams stellten ihre Konzepte einzeln und nacheinander für ca. 30 Minuten vor, gefolgt von einer jeweils 30-minütigen Diskussion mit der Jury anhand der Modelle. Anschließend fanden interne Diskussionen ohne die Teams statt. Zwischen 18:00 und 20:00 Uhr schloss sich ein Bürgerworkshop an, in dem die Teams ihre Entwurfsansätze öffentlich vorstellten und erläuterten. Im Gremium wurden die wesentlichen Ergebnisse und das weitere Vorgehen abgestimmt. Diese wurden den drei Teams gemeinsam übermittelt, ergänzt durch individuelle, gesonderte Hinweise. Die Ergebnisse des Bürgerworkshops wurden gesondert dokumentiert.

Allgemeine Hinweise und Empfehlungen

- Aus Sicht des Beurteilungsgremiums wurden alle drei Strukturkonzepte schlüssig weiterentwickelt. Allerdings wurden zum Teil Darstellungen und spezielle Ausarbeitungen präsentiert, die über die geforderten Leistungen hinausgingen.
- Die Ergebnisse der Entwurfswerkstatt werden die Grundlage für die nachfolgende Rahmenplanung sein. In der Werkstattphase geht es daher vor allem um die Programmierung und die dreidimensionale Konfiguration der städtebaulichen Strategien. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Verknüpfung der unterschiedlichen Teilräume und auf die Integration der bestehenden Gebäude gelegt werden.

- In diesem Sinne sollen bis zur Abschlusswerkstatt in erster Linie die städtebaulichen Linienführungen und die grundlegenden Setzungen weiter präzisiert werden. Die vorgeschlagenen Gebäudetypologien sollen plausibilisiert, aber nicht vertieft ausgearbeitet werden. Dabei steht die städtebauliche Eignung der Typologien für die jeweiligen Nutzungen im Vordergrund.
- Um eine Vergleichbarkeit der Entwürfe zu gewährleisten, soll sich das Leistungsbild für die Abschlusswerkstatt an der Aufgabenstellung A.09 orientieren. Die dort genannten Leistungen sind der Maßstab für die Beurteilung.
- Die Präsentationen sollen sich aus den Inhalten der Pläne zusammensetzen und keine darüber hinausgehenden Leistungen enthalten.
- Für die dreidimensionale Ausformung der städtebaulichen Strukturen sollen nachvollziehbare Regeln entwickelt werden. Dabei sollten vorhandene Hochpunkte sowie der (im Modell nicht enthaltenen) Pylon der Schrägseilbrücke in Betracht gezogen werden.
- Die vorgeschlagenen Baumassen sind im Wesentlichen nachvollziehbar, sollten aber nochmal auf ihre Angemessenheit und Realisierbarkeit überprüft werden. Das bedeutet, dass die Verteilung der Baumassen innerhalb der unterschiedlichen Bearbeitungsgebiete in Bezug auf die geplanten Frei- und Grünflächen sowie in Bezug auf die Lage der ÖPNV-Haltepunkte nachvollziehbar begründet werden soll.
- Die Rahmenbedingungen für eine Überbaubarkeit des sog. BASF-Tunnels im Bereich des Europaplatzes müssten in weiteren Planungsschritten überprüft werden.

- Die Vorschläge für eine Weiterentwicklung und Ergänzungen des Friedensparks werden begrüßt. Eine vertiefte landschaftsplanerische Bearbeitung ist jedoch nicht Gegenstand des Werkstattverfahrens.
- Die Möglichkeit einer Fuß-/Radwegebrücke vom westlichen Bearbeitungsfeld F4 über Gleise müsste in weiteren Planungsschritten auf ihre Machbarkeit hin untersucht werden.
- Die allgemeinen Hinweise aus der 1. Entwurfswerkstatt behalten weiterhin Gültigkeit.

Einzelhinweise

Team rheinflügel severin / Club L94

- Es wird festgestellt, dass das städtebaulich/freiraumplanerische Strukturkonzept schlüssig überarbeitet und weiterentwickelt wurde. Die Verteilung der Baumassen und Typologien wird als grundsätzlich schlüssig eingeschätzt.
- Die Aussagen zu Nutzungsmischung und -verteilung sowie den vorgeschlagenen Typologien sollen (z. B. in Bezug auf Körnung und Blockgrößen) präzisiert werden. Aussagen zu den EG-Nutzungen entlang der großen Straßen wären wünschenswert.
- Das Konzept der Parkerweiterung und die Anordnung der Fugen ist nachvollziehbar.
- Die Unterschreitung der gemäß Planungshinweiskarte Klima erforderlichen Ventilationsbahn parallel zur Helmut-Kohl-Allee im Bereich des Europaplatzes (ca. 70 m statt 100 m) wird im Sinne der Stadtreparatur begründet. Diese kann städtebaulich nachvollzogen werden, wirkt jedoch typologisch noch nicht vollständig überzeugend. Eine Abwägung zwischen städtebaulichen und klimatischen Kriterien müsste im Laufe der weiteren Planungsschritte erfolgen.

- Die Durchbindung der Achse Bismarckstraße/Prinzregentenstraße über die Helmut-Kohl-Allee hinweg wird begrüßt. Die städtebaulichen Strukturen insbesondere an der Ostseite des Carl-Wurster-Platzes sollten jedoch hinsichtlich ihrer Geometrien und Größen hinterfragt werden.

- Die Verdichtung im Bereich des »Bahnhofsviertels« wird als zu hoch angesehen. Auch die Ausbildung der Typologien werden kritisch gesehen. Die Orientierung an der unterirdischen Stadtbahntrasse ist schlüssig.

- Die Freiräume im Bahnhofsbereich sind eindeutig entwickelt, allerdings erscheint der Bahnhofsvorplatz selbst in hohem Maße versiegelt. Es wird angeregt, die notwendige Versiegelung gegenüber der Anordnung von entsiegelten bzw. Grünflächen in diesem Bereich abzuwägen.

- Der Mobility-Hub könnte dem Hauptbahnhof räumlich etwas stärker zugeordnet werden.

- Aussagen zur Anordnung von Quartiersgaragen wären zur Plausibilisierung des Konzepts wünschenswert.

Einzelhinweise

Team Hähnig | Gemmeke

- Die in den Überschriften formulierten Grundsätze und Zielsetzungen werden zwar begrüßt, wirken aber in der städtebaulich-freiraumplanerischen Umsetzung noch nicht überzeugend umgesetzt.

- Zum Beispiel ist das selbst formulierte Thema des »Vernetzens – Vernähens« inhaltlich noch nicht ausreichend erkennbar.

- Die Helmut-Kohl-Allee soll als verbindende und erlebbare Stadtstraße verstanden und in die Gesamtkonzeption integriert werden.

- Die Idee eines grünen Boulevards in zweiter Reihe parallel zur Helmut-Kohl-Allee ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings wird der Trennung des Stadtraums durch die Helmut-Kohl-Allee hierdurch eher betont, das gewünschte Vernähen der Stadtteile und die Bedeutung der Bahnhofstraße geschwächt.

- Die südliche Gebäudereihe entlang des Parks ist als Lärmschutz nachvollziehbar, wird aber als Abschluss des Grünraums als sehr harte Kante empfunden. Anfang und Ende der Gebäudereihe werden kritisch hinterfragt.

- Der in westlicher Insellage vorgeschlagene bauliche Schwerpunkt sowie der Bildungscampus im Westen werden ebenfalls kritisch hinterfragt.

- Eine fast durchgängige räumliche Fassung der Helmut-Kohl-Allee wird als nicht erforderlich eingeschätzt. Stattdessen sollten an den richtigen Stellen Öffnungen und Verbindungen geschaffen werden.

- Gezielt gesetzte, differenzierte Hochpunkte können zur Formulierung prägnanter Stadträume beitragen.

- Der Bahnhofplatz erscheint stadträumlich zu groß.

- Die dargestellten Gebäudestrukturen erscheinen zu stark parzelliert und in dieser Form nicht stimmig.

Einzelhinweise

Team ADEPT

- Das städtebauliche Strukturkonzept wirkt grundsätzlich stimmig und ausgereift. Die Helmut-Kohl-Allee wird als technisch-verkehrliches Element akzeptiert und integriert.

- Die städtebaulich und freiraumplanerischen Strukturen werden von der Helmut-Kohl-Allee ausgehend entwickelt. Dies wird sehr positiv gesehen. Die städtebauliche Linienführung sollte auf beiden Straßenseiten noch weiter präzisiert und selbstverständlicher entwickelt werden.

- Innerhalb des Gesamtkonzepts sollten Teileinheiten oder Quartiere deutlicher ausdifferenziert werden.

- Die Unterschreitung der gemäß Planungshinweiskarte Klima erforderliche Ventilationsbahn parallel zur Helmut-Kohl-Allee im Bereich des Europaplatzes (ca. 70 m statt 100 m) wird im Sinne der Stadtreparatur begründet. Diese kann städtebaulich nachvollzogen werden, wirkt jedoch typologisch noch nicht vollständig überzeugend. Eine Abwägung zwischen städtebaulichen und klimatischen Kriterien müsste im Laufe der weiteren Planungsschritte erfolgen.

- Die Durchbindung der Achse Bismarckstraße/Prinzregentenstraße über die Helmut-Kohl-Allee hinweg wird begrüßt, könnte aber ggf. städtebaulich noch weiter verstärkt werden.

- Der Übergang/die Verbindung im Bereich Europaplatz wirkt etwas schmal und könnte ebenfalls deutlicher ausformuliert werden.

- Die differenzierte Höhenentwicklung der städtebaulichen Strukturen sollte präzisiert und begründet werden.

- Der auf drei Seiten von Straßen umgebene parkartig gestaltete Danziger Platz müsste besser integriert werden.

- Die Darstellung von Cafés und Außen-gastronomie an der Helmut-Kohl-Allee wird skeptisch gesehen.





Fotografische Eindrücke vom Bürgerforum nach der 2. Entwurfswerkstatt am 17.12.2024 // Fotos (c) Stadt Ludwigshafen

Tagesordnung Abschlusswerkstatt

Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere, Ludwigshafen am Rhein

Datum: 29.01.2025

Ort: Ernst-Bloch-Zentrum, Walzmühlstraße 63,
67061 Ludwigshafen am Rhein

Ablauf:

09:30 Uhr	Zusammentreten der Beteiligten
10:00 Uhr	Begrüßung durch Prof. Markus Neppi
10:05 Uhr	Hähnig Gemmeke, Tübingen (ca. 30 min) Rückfragen, Diskussion (ca. 30 min)
11:05 Uhr	<i>Pause</i>
11:15 Uhr	ADEPT, Kopenhagen (ca. 30 min) Rückfragen, Diskussion (ca. 30 min)
12:15 Uhr	<i>Pause</i>
12:25 Uhr	rheinflügel severin, Düsseldorf / Club L94, Köln (ca. 30 min) Rückfragen, Diskussion (ca. 30 min)
13:25 Uhr	<i>Pause</i>
13:45 Uhr	Abstimmung und Resümee, Empfehlungen (stimmberechtigte Jury)
16:00 Uhr	voraussichtliches Ende der Veranstaltung
18:00 Uhr	Bürgerforum
20:00 Uhr	Ende des Bürgerforums

24.01.2025, LCE/fa

Abschlusswerkstatt



VON DER AUTOGERECHTEN ZUR GRÜNGERECHTEN STADT



LAGERPLAN GESAMTSERIE 1:5.000

Wie hat der städtebauliche Prozess funktioniert?

Der städtebauliche Prozess hat sich in drei Phasen entwickelt: 1. Klärung der städtebaulichen Rahmenbedingungen, 2. Klärung technischer Strukturfragen und -auflösung, 3. Lokale Raumkonzepte integrieren. In jeder Phase wurden verschiedene Akteure einbezogen, um die bestmögliche Lösung zu finden.

Wie ist der Stadt- und Bürgerbeteiligungsprozess funktioniert?

Der städtebauliche Prozess hat sich in drei Phasen entwickelt: 1. Klärung der städtebaulichen Rahmenbedingungen, 2. Klärung technischer Strukturfragen und -auflösung, 3. Lokale Raumkonzepte integrieren. In jeder Phase wurden verschiedene Akteure einbezogen, um die bestmögliche Lösung zu finden.

Wie hat der städtebauliche Prozess funktioniert?

Der städtebauliche Prozess hat sich in drei Phasen entwickelt: 1. Klärung der städtebaulichen Rahmenbedingungen, 2. Klärung technischer Strukturfragen und -auflösung, 3. Lokale Raumkonzepte integrieren. In jeder Phase wurden verschiedene Akteure einbezogen, um die bestmögliche Lösung zu finden.

Neuzeitliche Stadtbildung

Die Stadtbildung ist ein Prozess, der sich über die Jahrhunderte hinweg entwickelt hat. In der Neuzeit hat sich die Stadtbildung durch die Einführung von neuen Technologien und Materialien verändert. Heute ist die Stadtbildung ein Prozess, der sich über die Jahrhunderte hinweg entwickelt hat.

GRÜNGERECHTE STADT



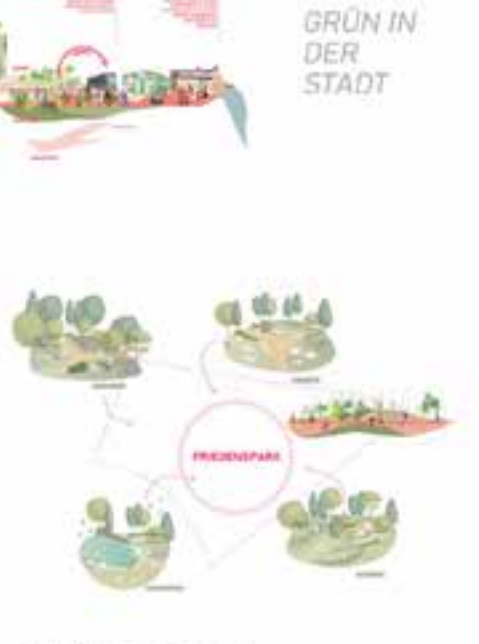
BLICK IN DEN LEBENSWERTEN FREIZEITPARK



AKTIVBAND DER NACHBARSCHAFTEN



GRÜN- und FREIZEITKONZEPT



NUTZUNGSMERKHALE FREIZEITPARK

GRÜN IN DER STADT

Abschlusswerkstatt



MULTIPLER AM URBANEN EUROPOSPAZI

AUSCHWENKENTLÄNGE DER HELMST. RÖHRL. ALLEI

MOBILITY CONCEPT



© 2006 by the American Psychological Association or one of its allied publishers. This article is intended solely for the personal use of the individual user and is not to be disseminated broadly.

reproduziert wird, das Vorzeichen des einzelnen Wertes ist hierbei ausschlaggebend. Ist ein Wert positiv, so wird er addiert, ist er negativ, so wird er subtrahiert. Die Summe aller Werte ergibt die Differenz.

BLICK IN DAS ANTWAND DER NACHBARSCHAFTEN

© 1974, Verlag der Christlichen Kirche, Bonn am Rhein. In Zusammenarbeit mit dem Institut für christliche Ethik und Moral der Universität Bonn. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung des Verlages.



SYSTEMSCHREIBT ANTWAND DER NACHFORSCHUNGEN

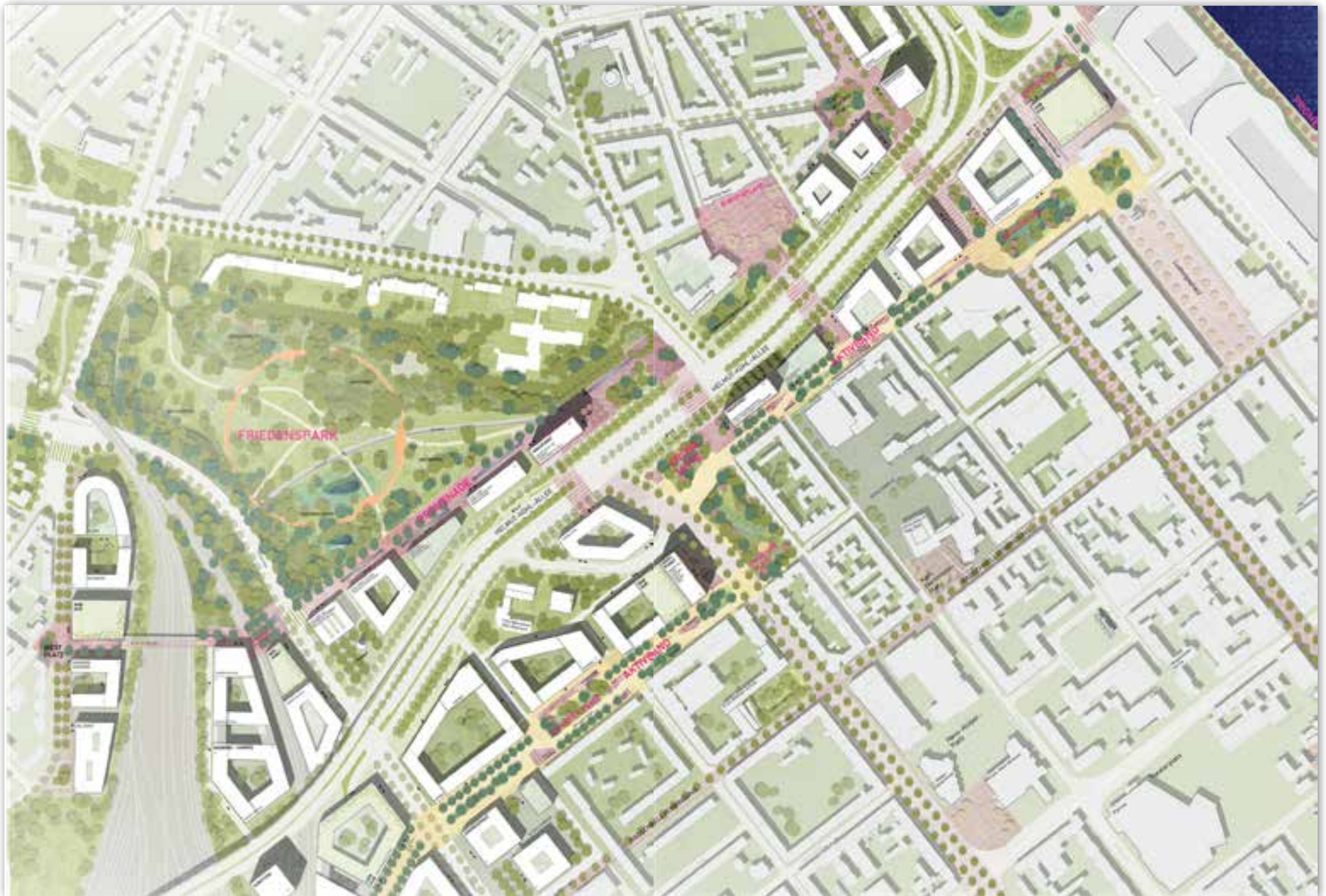


DESIGNING WITH



NACHHALTIGKEITSPRINZIP



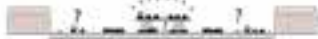


Verbundene Stadtlandschaft Grüne Membranen als Weg zur nachhaltigen Stadt

ADEPT



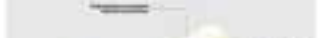
Die grüne Stadtlandschaft ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbindet die städtische Form mit der natürlichen Umwelt und fördert die Lebensqualität der Bewohner.



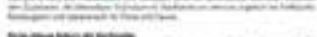
Die grüne Stadtlandschaft ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbindet die städtische Form mit der natürlichen Umwelt und fördert die Lebensqualität der Bewohner.



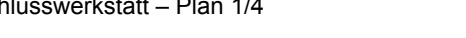
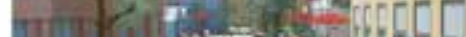
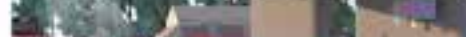
Die grüne Stadtlandschaft ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbindet die städtische Form mit der natürlichen Umwelt und fördert die Lebensqualität der Bewohner.



Die grüne Stadtlandschaft ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbindet die städtische Form mit der natürlichen Umwelt und fördert die Lebensqualität der Bewohner.

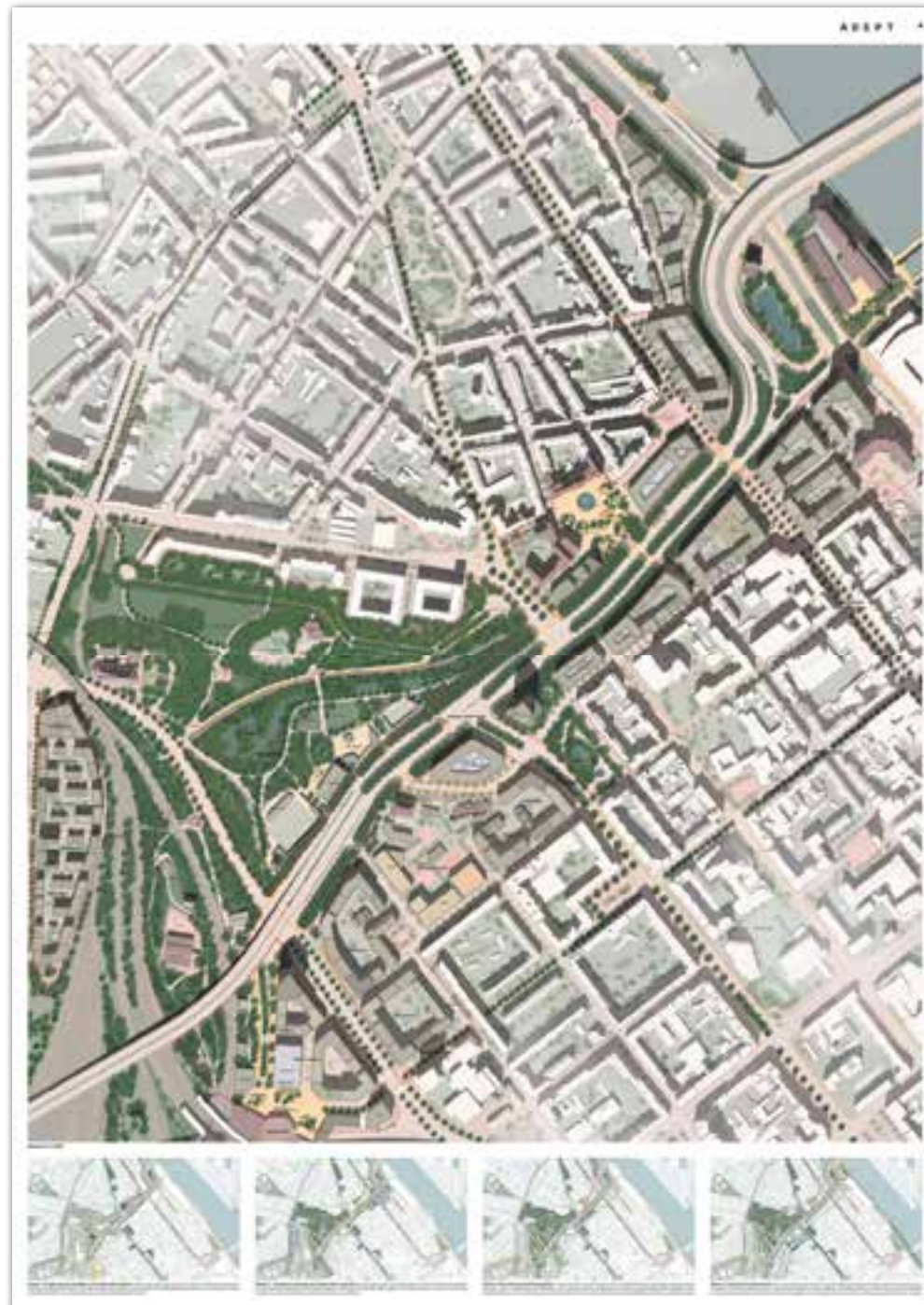


Die grüne Stadtlandschaft ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbindet die städtische Form mit der natürlichen Umwelt und fördert die Lebensqualität der Bewohner.



Die grüne Stadtlandschaft ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbindet die städtische Form mit der natürlichen Umwelt und fördert die Lebensqualität der Bewohner.

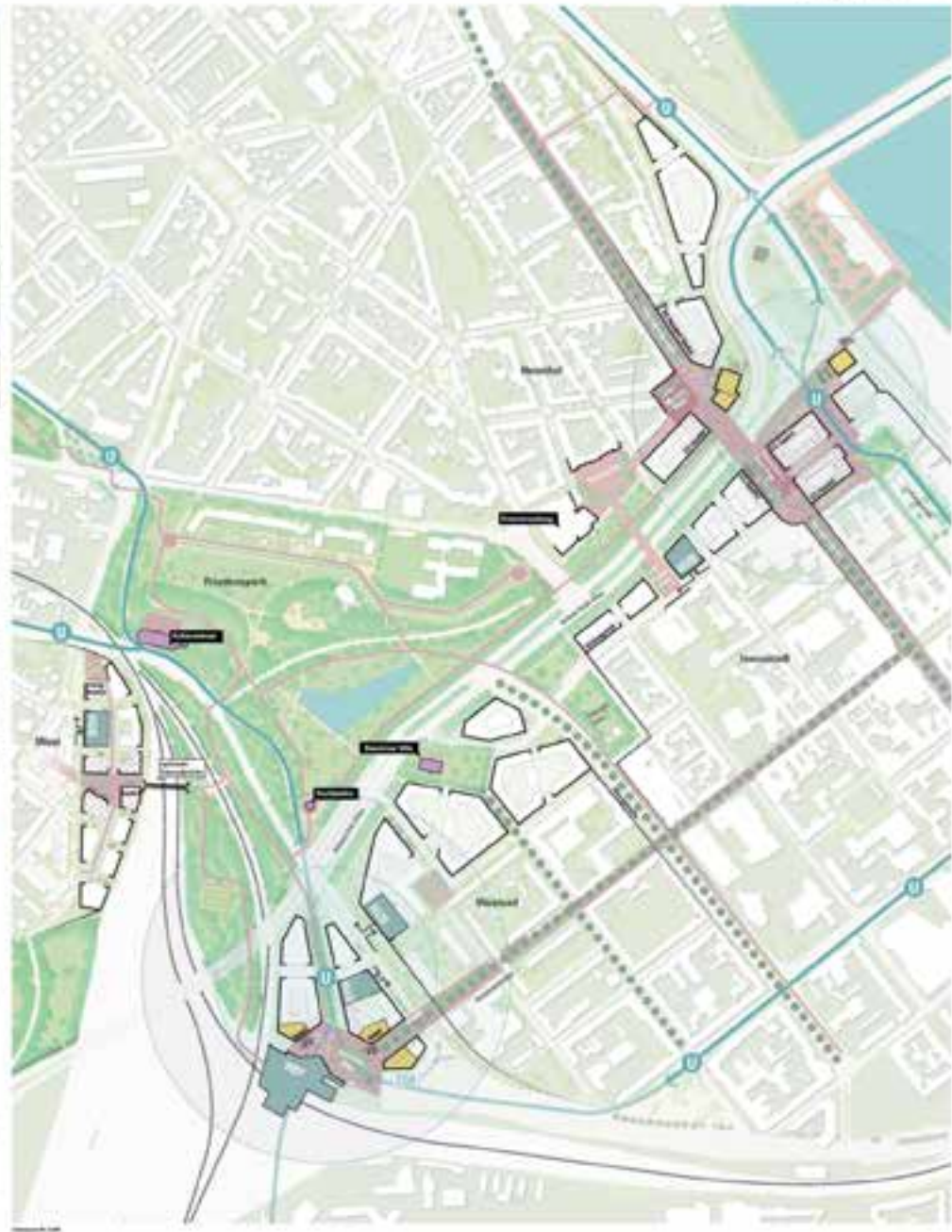








NEUE STADTQUARTIERE LUDWIGSHAFEN AM RHEIN











↑ ADEPT



↑ Hähnig | Gemmeke

rheinflügel severin / Club L94 ↓





↑ Hähnig | Gemmeke

rheinflügel severin / Club L94 ↓



↑ ADEPT





↑ ADEPT



↑ Hähnig | Gemmeke

rheinflügel severin / Club L94 ↓





↑ Hähmig | Gemmeke

rheinflügel severin / Club L94 ↓



↑ ADEPT





↑ ADEPT



↑ Hähnig | Gemmeke

rheinflügel severin / Club L94 ↓





↑ Hähnig | Gemmeke

rheinflügel severin / Club L94 ↓



↑ ADEPT



Modellfotos – Stand Abschlusswerkstatt – Perspektive von Süden

Werkstattverfahren Neue Stadtquartiere Ludwigshafen

Protokoll der Abschlusswerkstatt

Ablauf

Die Abschlusswerkstatt des Werkstattverfahrens Neue Stadtquartiere Ludwigshafen fand am 29. Januar 2025 von 09:30 bis 16:30 Uhr im Ernst-Bloch-Zentrum, Ludwigshafen, statt. Die drei Entwurfsteams stellten zunächst ihre Konzepte einzeln und nacheinander für ca. 30 Minuten vor, gefolgt von einer jeweils weiteren 30-minütigen Diskussion mit der Jury anhand der Modelle.

Ab 13:45 Uhr führten Jury und Sachverständige anhand der Pläne und Modelle vergleichende und wertende Diskussionen über die drei Konzepte. Die Erkenntnisse wurden stichpunktartig protokolliert und abgestimmt. Auf Basis der Stichpunkte wurden die nachfolgenden ausführlichen Beurteilungstexte formuliert. Die Jury sprach eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen aus. Ebenfalls protokolliert wurden die erkannten Überarbeitungsbedarfe.

Zwischen 18:00 und 20:00 Uhr schloss sich ein Bürgerforum an, in dem die Entwurfsansätze öffentlich präsentiert und erläutert wurden. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, Lob und Kritik sowie sonstige Hinweise schriftlich zu formulieren. Die Ergebnisse der Bürgerforen wurden gesondert dokumentiert.

Schriftliche Beurteilung Team rheinflügel severin / Club L94

Stadträumliche Qualität

Die Arbeit hat sich kontinuierlich positiv entwickelt und einen sehr aussagekräftigen finalen Stand erreicht. Die städtebaulichen Strukturen sind zum großen Teil schlüssig entworfen und funktional und typologisch nachgewiesen. Insgesamt erscheint das Gesamtkonzept aber zu sehr von den nördlich und südlich angrenzenden Stadtteilen inspiriert, zu wenig vom neu entstehenden Straßenraum. Es ist zu wenig

erkennbar, wie der »Stadtraum« der Helmut-Kohl-Allee durch die angrenzenden Gebäude gegliedert und geprägt wird. Das Verständnis des Charakters der Helmut-Kohl-Allee und die Integration in den Gesamtzusammenhang bleiben unklar. Ein erkennbarer städtischer Raum entlang der Straße entsteht nur in eher kurzen Sequenzen. Die Baustrukturen wirken zum Teil schematisch und zeigen eher Einzelbaukörper als strukturell präzise Vorschläge für die folgende Rahmen- und Bauleitplanung. Die Setzung der Hochpunkte folgt keinem klaren Konzept und lässt zu viel Raum für weitere Interpretationen.

Städtebauliche Strukturen in den Teilbereichen

Die grundsätzliche Verteilung der Baumassen in den einzelnen Teilbereichen ist nicht schlüssig. Die Konzentration der Baumassen um die ÖPNV-Knoten im Westen und Osten erzeugen eine hohe Verdichtung in diesen Bereichen, während im zentralen Bereich die Dichte zu gering erscheint. Die gezeigten Strukturen sind in ihren Abmessungen zum Teil sehr klein oder haben ungünstige Realisierungszuschnitte. Die durch die beiden östlichen Hochpunkte entstehende Torsituation wirkt im Verhältnis zum Brückenbaukörper und zur Rampe nicht richtig proportioniert. Die geometrische Anordnung und Fügung der beiden Baukörper am Carl-Wurster-Platz kann nicht nachvollzogen werden. Die Strukturen im Bereich der Benckiser-Villa (F5) orientieren sich zwar an der Geometrie, wirken im Gesamtkontext aber dennoch fremd. Die Bebauung im Westen (Bearbeitungsfeld 4) wirkt zu massiv; die Körnung erscheint nicht angemessen. Ein Brückenschlag über die Gleistrasse im Westen ist nicht erforderlich.

Ökonomische Qualität, Nutzungen, Typologien und Phasierung

Die Verteilung der Nutzungen ist grundsätzlich richtig gewählt und überzeugend dargestellt. Die Gebäudekonzepte im Bahnhofsviertel sind grundsätzlich vorstellbar, aber in ihren Kubaturen deutlich zu groß entworfen. Die Integration des Mobility Hubs in einem Block mit weiterem Gewerbe wird hinterfragt und müsste detaillierter untersucht werden. Der Nutzungsvorschlag »Kultur in der Bestandshalle« im Friedenspark wird begrüßt. Die übergreifenden Realisierungsphasen sind schlüssig dargestellt und lassen gut proportionierte Bausteine erwarten.

Freiraumplanerische Qualität, Grün- und Freiräume, Ökologische Qualität

Das Freiraumkonzept ist eine der Stärken des Entwurfs. Sowohl der von Bebauung freigehaltene Friedenspark als grüne Insel als auch die südlich der Helmut-Kohl-Allee gelegenen kleineren, grünen Streifen und Plätze versprechen eine hohe Qualität und sind schlüssig aus dem Gesamtkonzept abgeleitet.

Fazit

Insgesamt weist der Beitrag eine hohe städtebauliche und freiraumplanerische Qualität auf, bleibt aber in den wichtigen strategischen und übergreifenden Fragestellungen unscharf und lässt keine ausreichend klare Grundlage für eine weitere Rahmenplanung erkennen.

Schriftliche Beurteilung Team ADEPT

Stadträumliche Qualität

Die Hauptaufgabe und der Anlass der Planung, die stadträumliche Integration der Helmut-Kohl-Allee, wurde durch die vorgeschlagenen straßenbegleitenden Strukturen und die durchdachte Gesamtkonzeption überzeugend gelöst. Die vorgeschlagenen Bausteine und Strukturen wirken strukturell schlüssig, bleiben aber dennoch flexibel genug für die weitere Entwicklung. Die Setzungen der Hochpunkte erscheinen auf der einen Seite gesamtstädtisch logisch und auf der anderen Seite den jeweiligen kleinräumigen Zusammenhängen angemessen. Die straßenbegleitenden Raumsequenzen entlang der Helmut-Kohl-Allee werden als spannungsvoll und im zentralen Bereich um den Europaplatz als angemessen urban gewürdigt. Es entsteht eine interessante Abfolge unterschiedlicher räumlicher Identitäten. Insgesamt wurden den Entwurfsentscheidungen klare, nachvollziehbare räumliche Prinzipien zugrunde gelegt. Dennoch bleiben in allen Teilquartieren genügend Spielräume für die folgenden Weiterentwicklungen der Baustrukturen. Die sehr gut aufeinander abgestimmten fixen und flexiblen Parameter des Entwurfs bilden eine stabile Basis für die weiteren Planungsschritte.

Städtebauliche Strukturen in den Teilbereichen

Die strukturelle Ergänzung der südlichen Innenstadt sowie des Hemshofs zur Helmut-Kohl-Allee sind in allen Teilbereichen sehr überzeugend umgesetzt. Die Baustrukturen östlich des Hemshofs zur Brückenauffahrt sind geometrisch sowie in Bezug auf ihre Höhenentwicklung überzeugend entworfen. Hinsichtlich ihrer Nutzung fehlen weitere Nachweise zur Ausrichtung und zum Schallschutz.

Die Ergänzung des denkmalgeschützten Gebäudes der Kreisverwaltung zur Helmut-Kohl-Allee ist städtebaulich grundsätzlich nachvollziehbar, aber in dieser Form vermutlich nicht umsetzbar.

Die städtebauliche Figur des Quartiers nördlich des Hauptbahnhofs wird grundsätzlich positiv bewertet, insbesondere die Grünverbindung zum Friedenspark und die Anbindung zur Innenstadt. Besonders durch die unterschiedlichen Höhenentwicklungen der Gebäude im Bahnquartier wird das Bahnhofsgelände überzeugend integriert und durch wichtige Nutzungen wie den Mobilitätshub ergänzt, der allerdings in seiner konkreten Ausformung und stadträumlichen Ausprägung noch nicht überzeugen kann.

Die vorgeschlagenen Strukturen im Bearbeitungsfeld F4 schaffen ein sinnvolles durchmisches Wohnungsangebot in der Nähe zur Innenstadt. Eine Anbindung über einen Tunnel oder Brücke ist nicht erforderlich.

Der Übergang vom geplanten Hochpunkt zu dem neugeschossigen Bürogebäude im Osten des Bearbeitungsfelds F1 wirkt noch nicht überzeugend. Der Hochpunkt nördlich des Danziger Platzes schafft dagegen einen spannenden Schwerpunkt auch im Zusammenspiel mit dem westlich davon angeordneten Baukörper.

Ökonomische Qualität, Nutzungen und Typologien, Phasierung

Die vorgeschlagenen Strukturen sind typologisch folgerichtig gedacht und können auch ökonomisch umgesetzt werden. Auch die Nutzungsvorschläge sind überwiegend nachvollziehbar. Die Idee eines Bildungsstandortes in Baufeld F5 wird einerseits positiv bewertet, andererseits aus Sicht der zuständigen Verwaltung aufgrund der Nähe zu vorhandenen

Schulen in der südlichen Innenstadt kritisch gesehen. Die vorgeschlagene Sport- und Freizeitnutzungen im Park werden begrüßt, müssten aber hinsichtlich ihrer Größe und konkreten Nutzung weiter konkretisiert werden. Die vorgeschlagenen Realisierungsabschnitte sind sinnvoll, müssten aber ebenfalls im Detail noch überprüft werden.

Freiraumplanerische Qualität, Grün- und Freiräume, Ökologische Qualität

Die Erweiterung des Friedensparks nach Süden bis zur Helmut-Kohl-Allee und der Verzicht auf eine Bebauung in diesem Bereich wird positiv gesehen. Der Park bildet die wichtige ökologische und stadtklimatische Ergänzung zu den urbanen Bereichen. Er könnte ggf. in Zusammenhang mit einer Landes- oder Bundesgartenschau umgesetzt werden. Die Bearbeitung und die interessanten Vorschläge für die Räume unter den neuen Brückenbauwerken (z. B. Skaterpark) werden begrüßt und sollten direkt nach der Fertigstellung umgesetzt werden.

Fazit

Die Verfasser:innen haben eine sehr umfangreiche und gut strukturierte Arbeit vorgelegt, die in allen Belangen eine gute Grundlage für die weitere Rahmenplanung sein kann. Der Entwurf hat sich in den einzelnen Werkstattphasen kontinuierlich weiterentwickelt. Auf der Grundlage der sehr früh präsentierten Einzelstrategien wurden die stadträumlichen Aussagen immer weiter präzisiert und bilden somit eine gute Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Insbesondere das ausgewogene Verhältnis der Freiraum- und Baustrukturen ist eine solide Basis für eine zeitgemäße Lösung dieser sehr anspruchsvollen Aufgabe.

Schriftliche Beurteilung Team Hähning I Gemmeke

Stadträumliche Qualität

Das Planungsteam betrachtet das Plangebiet und die Quartiersentwicklung der angrenzenden Bereiche sehr umfassend und schlägt eine Vielzahl von Maßnahmen vor, die zum Teil weit über die Fragestellungen der Aufgabe und des Plangebiets hinausgehen. Insbesondere die sehr weitgehenden Betrachtungen zur gesamtstädtischen Mobilitätsentwicklung sind interessant und sollten von den Fachbehörden geprüft werden. Der unmittelbare Bezug zur zentralen Fragestellung wurde aber nicht deutlich genug herausgearbeitet. Der immer wieder formulierte Anspruch, die angrenzenden Stadteile »zu vernähen«, wurde letztlich nicht überzeugend umgesetzt. Die in den Präsentationen gezeigten Strukturen in den zentralen Teilbereichen blieben relativ abstrakt und erschienen in den vorgeschlagenen Abmessungen nur schwer zu realisieren.

Städtebauliche Strukturen in den Teilbereichen

Parallel zur Helmut-Kohl-Allee werden zwei ausgeprägte Fuß-/Radwegeverbindungen in Ost-West-Richtung vorgeschlagen: Im Süden folgt ein sogenanntes »Aktivband« dem Verlauf der heutigen Benckiser-Straße und der Jägerstraße. Nördlich der vorgeschlagenen Bebauung verläuft eine Promenade entlang der Südkante des erweiterten Friedensparks in Ost-West-Richtung. Die beiden Parallelschließungen führen zu schwierigen Fragestellungen bezüglich der Erschließung und der Funktion der Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude. Die dadurch notwendige Ausbildung von zwei Gebäudevorderseiten erscheint in der vorgeschlagenen Konsequenz nicht realistisch.

In den Bearbeitungsfeldern F6 Nord (innerhalb der Gleistrassen) und F3 Süd (südlich Friedenspark) werden relativ dichte Baustrukturen vorgeschlagen. Eine Bebauung in F6 ist mit erheblichem Erschließungsaufwand verbunden. Es bleibt fraglich, ob sich die Baufelder in diesen Lagen gut nutzen lassen und was genau dort entstehen könnte. Die Baustrukturen im Süden des erweiterten Friedensparks werden kontrovers diskutiert. Einerseits ist der Wunsch nach einer städtischen Raumkante verständlich, andererseits führt die isolierte Lage zu einem erheblichen Erschließungsaufwand, welcher die Parknutzung erheblich beeinträchtigt und Fragen bezüglich der Orientierung der Gebäude aufwirft. Zwar wirkt die Bebauung als Schallschutz für die Parkbereiche gegenüber der Stadtstraße, allerdings zum Preis einer erheblichen Reduktion der Grünflächen. Letztlich unverständlich bleibt das Plädoyer für den großen Entwicklungsschwerpunkt im Westen, welcher in Konkurrenz zur wichtigen Verknüpfung der Stadtteile Hemshof und südliche Innenstadt steht. Weder die vorgeschlagenen Gebäudestrukturen noch die Dichte und Nutzung sind in dieser Form dort vorstellbar.

Die Bereiche nördlich des Hauptbahnhofs im Südwesten und des Carl-Wurster-Platzes im Nordwesten sind strukturell gut gelöst. Die Anordnung des Parkhauses zwischen Rhein-Galerie und ehemaligem Rathausstandort ist nicht verständlich.

Die Stellung und Form der drei Hochpunkte im zentralen Bereich kann nicht überzeugen. Dem Danziger Platz fehlt eine räumliche Fassung zur Helmut-Kohl-Allee.

Ökonomische Qualität, Nutzungen und Typologien, Phasierung

Die vorgeschlagenen Typologien sind professionell dargestellt und entworfen. Sie sind zum größten Teil vernünftig dimensioniert und

erscheinen auch ökonomisch umsetzbar. Es fehlt aber eine überzeugende stadträumliche Gesamtstrategie, welche klar festlegt, welche Prinzipien den entworfenen Strukturen zugrunde liegen. Die Phasierung ist schlüssig und würde funktionieren.

Freiraumplanerische Qualität, Grün- und Freiräume, Ökologische Qualität

Die Arbeit hat ihre Stärken in der sehr detailliert dargestellten Entwicklung der unterschiedlichen Freiräume. Die einzelnen Vorschläge sind sehr schlüssig und im Detail überzeugend. Allerdings erscheint die Umsetzung des Aktivbandes in Ost-West-Richtung unrealistisch und in ihrer stadträumlichen Funktion fraglich. Trotzdem sind die vielen stadtklimatischen Hinweise wichtig und sollten von den Fachbehörden überprüft werden.

Fazit

Die Vielzahl von Themen und Ansatzpunkten führt bei dieser Arbeit zu einem weniger fokussierten Gesamtkonzept. Besonders die Aussagen zum grundsätzlichen Umgang mit der Helmut-Kohl-Allee bleiben diffus. Der entworfene Straßenraum erscheint fragmentiert und entfaltet keinen großstädtischen Charakter.

Empfehlung

Die Fachjury spricht eine eindeutige und einstimmige Empfehlung für die Weiterverfolgung des Konzeptes vom Team ADEPT aus. Der Entwurf stellt einen exzellenten und entwicklungsfähigen konzeptionellen Ansatz für die Stadt- und Freiräume um die neue Helmut-Kohl-Allee dar. Die neue Helmut-Kohl-Allee wird hervorragend in das Gefüge der Ludwigshafener Innenstadt integriert und kann so zur »neuen ersten Adresse« werden. Eine wertvolle Grundlage für die weitere Entwick-

lung bilden sowohl die eindeutig formulierten Einzelstrategien als auch die sehr präzise entworfenen Stadträume, die allerdings in der folgenden Rahmenplanung noch plausibilisiert werden müssen.

In der weiteren Entwicklung zu beachten sind die Vorschläge zur räumlichen Fassung der Straße im zentralen Bereich zwischen den Bearbeitungsfeldern F1 und F2. Ebenfalls überzeugend und als Setzung grundsätzlich zu belassen sind die gewählten Standorte der drei Hochpunkte. Die weitgehende Freihaltung des südlichen Bearbeitungsfeldes F3 (Erweiterung Friedenspark) sowie des nördlichen Bearbeitungsfeldes F6 von Bebauung bieten hohe Potenziale für Maßnahmen zu Klimaschutz, Klimaanpassung und Ökologie.

Überarbeitungsthemen

Folgende Themen und Aspekte sollen bei den nachfolgenden Planungsschritten geprüft und bearbeitet werden:

- Es werden Detailuntersuchungen im Umfeld des ehemaligen Rathausstandortes angeregt (Überprüfung der Reaktion auf Bestandsgebäude, Integration des Straßenbahnhalts).
- Die Bebauungsvorschläge im Bereich von Gleistrassen (westlich und östlich Europa-platz, nördlich Hauptbahnhof) müssen konkretisiert und überprüft werden.
- Grundsätzlich müssen die vorgeschlagenen Abweichungen gegenüber der planfestgestellten Straßenplanung überprüft und abgestimmt werden, z. B. die genaue Lage der Fuß-/Radwegequerung im Bereich des Europaplatzes.
- Die Ausformung der Sport- und Freizeitanlagen sollte mit den Fachbehörden abgestimmt werden.

- Die Baustrukturen und Nutzungsvorschläge (Schulnutzung, Schallschutz, phasenhafte Entwicklung) im Umfeld der Benckiser-Villa sollten weiterentwickelt und konkretisiert werden.

- Weitere alternative Schulstandorte sollten geprüft werden.

- Der Standort des ehemaligen Rathauses wird als Schulstandort aufgrund des Freiflächenbedarfs ausgeschlossen.

- Eine integrierte Anordnung des Mobility Hubs im Umfeld des Hauptbahnhofs sollte in Varianten überprüft werden.

- An der Westkante des Bearbeitungsfeldes F4 sollte die Anordnung einer Aufweitung oder eines kleinen Platzes als Verbindungsglied zum westlichen Bestand untersucht werden. Außerdem sollten geeignete Maßnahmen zum Schallschutz gegenüber der Bahntrasse im Osten entwickelt werden.

Die genannten Einzelthemen sollten als Teil eines umfassenden Konzepts für die folgende Rahmenplanung mit dem ausgewählten Planungsteam sowie allen erforderlichen Beteiligten auf Seiten der Stadt Ludwigshafen erarbeitet werden. Das für Ludwigshafen höchst bedeutungsvolle und europaweit einzigartige Projekt kann nur dann erfolgreich sein, wenn Planer, Behörden und politische Gremien die Planungen in den nächsten Jahren zielgerichtet vorantreiben und gemeinsam die wichtigen Weichen für die zukünftige Entwicklung stellen.

Für die Jury

Prof. Markus Neppi, Köln / Karlsruhe
29. Januar 2025



Abschlusswerkstatt und Bürgerforum am 29.01.2025



LCE LU-City Entwicklungs-GmbH
Mundenheimer Straße 182
67061 Ludwigshafen

Tel.: 0621 5604-148
www.lce-ludwigshafen.de
info@lce-ludwigshafen.de