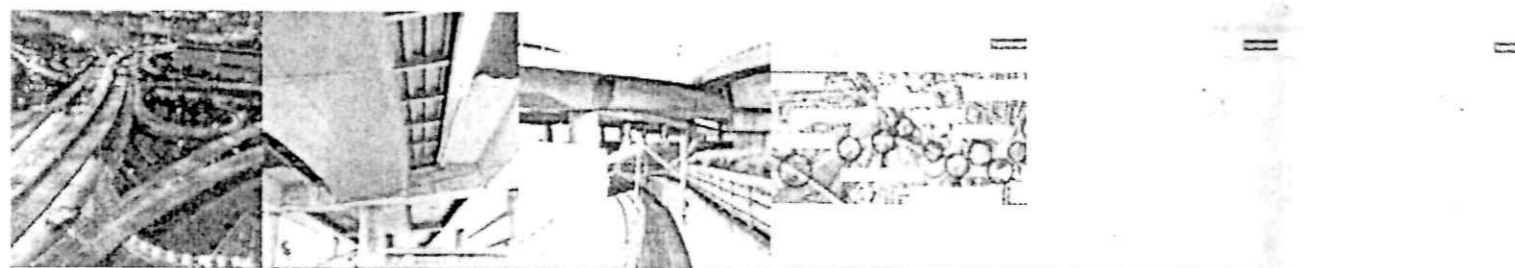


*Handwritten notes:*  
... vom 06.11.2013  
... vom 07.05.2014

4-125

# Hochstraße Nord - Eine Chance für die Stadt?

Es geht nicht allein um die Frage hoch oder runter?



## Skizzenbuch „Schubladen“

Architektenbeirat für den Bereich der Stadt Ludwigshafen am Rhein

Teilnehmer:

Dipl. Ing. Bernhard Boiselle  
Dipl.-Ing. Norbert Laun  
Dipl.-Ing. Corinna Schierz

Dipl.-Ing. Hans Gelbert  
Dipl.-Ing. Boris Olschewski  
Dipl.-Ing. Christian Seepe

Dipl.-Ing. Günter Klamm  
Dipl.-Ing. Lars Piske  
Dipl.-Ing. Bernd Tornow

## Prolog

Die Modernisierung des Hochstraßensystems in Ludwigshafen in Verbindung mit den umliegenden Bereichen, aber auch die Ausstrahlung dieser Maßnahme auf die gesamte Innenstadt wird in den nächsten Jahren zu den wichtigsten städtebaulichen Veränderungen in der Stadt Ludwigshafen führen.

Es geht hier nach Meinung des Architektenbeirates nicht nur um den Abriss/Wiederaufbau/Neubau einer Straßenkonstruktion, sondern dies kann auch eine Initialzündung für eine erhebliche städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt Ludwigshafen am Rhein sein. Sämtliche angrenzenden Bereiche können durchaus einer städtebaulichen Verbesserung unterzogen werden.

Die Ursache hierfür liegt nach Erkenntnis des Architektenbeirates schlicht und einfach darin, dass das Hochstraßensystem gedanklich auch schon in seiner Grundform als Eisenbahndamm der einer städtebaulichen Entwicklung bei der Erweiterung der Innenstadt immer hinderlich entgegenstand von je her eine städtebauliche Barriere darstellte.

Hier ergibt sich nun die Möglichkeit, die Fehler der Jahrhunderte zu korrigieren.

Mit diesem Skizzenbuch will der Architektenbeirat auf einige der zu beachtenden flankierenden Missstände hinweisen.

Die Einzelkonzepte versteht der Architektenbeirat in der jetzigen Form als „Schubladen“, die in diesem Skizzenbuch quasi in einem Schubladenschrank angeordnet werden.

Grundsätzlich kann in eine Schublade immer zusätzlich noch etwas abgelegt werden. So soll auch dieses Konzept verstanden werden. Es ist in der weiteren Entwicklung nach oben offen.

*Planung ist ein nach oben offener Prozess.  
Günter Behnisch*

*Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD*

1. **Schublade: Finanzen**  
**Finanzielle Machbarkeit oder:**  
**„Ohne Moos nix los“.**

Es gilt die Feststellung:

Eine Kostenbeteiligung der Stadt Ludwigshafen am Rhein an der Hochstraßensanierung ist nicht leistbar.

Die Leistungsfähigkeit der Stadt Ludwigshafen am Rhein ist schon ohne finanzielle Beteiligung durch die Belastungen und Nachteile während der Bauphase erschöpft.

Wenn 250 Millionen Euro an der Stadt Ludwigshafen hängen bleiben, kann nicht gebaut werden.  
Welche Folgen bringt dies in städtebaulicher und soziologischer Hinsicht?

**Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD**

2. Schublade: Belästigungen

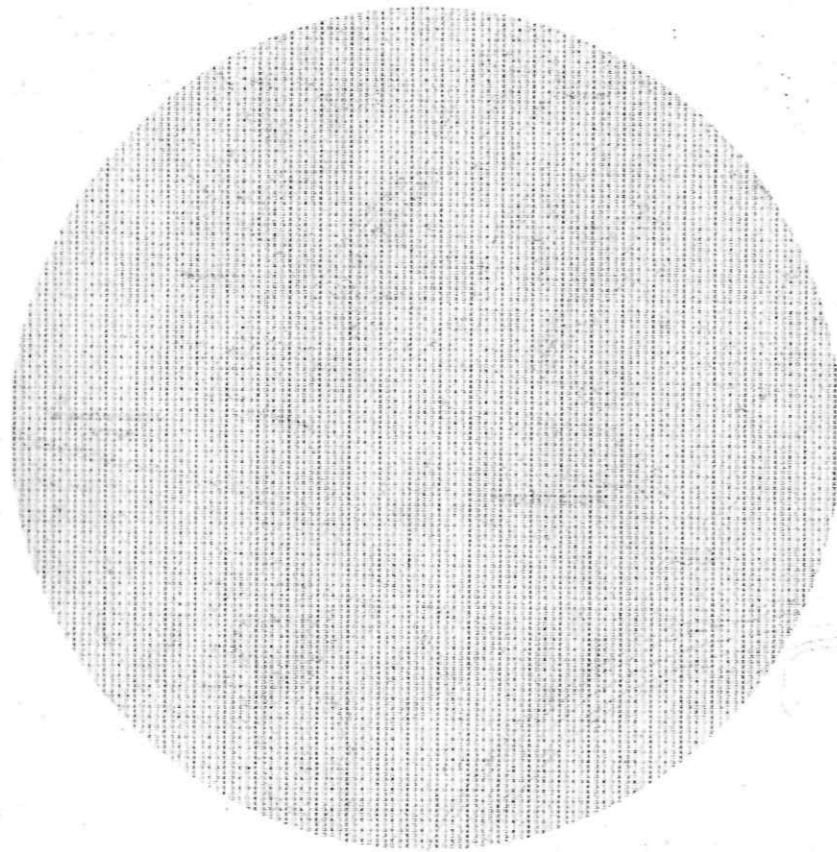
Zu erwartendes **Szenario hinsichtlich Verkehr, Schmutz und Lärm, Stadtbild, Entwicklungseinschränkung.**

Die Bauzeit und Beeinträchtigung wird schätzungsweise 15 Jahre in Anspruch nehmen.

Die hiermit im Zusammenhang stehenden Emissionen betreffen hauptsächlich die Innenstadt Ludwigshafen, aber auch das gesamte Stadtgefüge!

Die sich ergebenden Schäden im Umfeld, an der Infrastruktur, am Stadtimage, an der Umwelt sowie die massive Beeinträchtigung der Bürger durch die Baumaßnahme und deren massiven Einwirkungen wie Verkehrsbelastung, Lärm und Schmutz sind bereits mehr als ausreichende Leistungen, die die Stadt und ihre Bürger erbringen müssen.

*Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD*



3. Schublade: Grün  
Wie kann ein Grünzug komplett durch die ganze Stadt geführt werden?

Planung Landesgartenschau aktivieren.

Die Planung müsste weiterführend mit den neuen Vorhaben (Sanierung Hochstraße, Idee Innenstadtumbau) modifiziert werden, da sich neue Rahmenbedingungen und neue Flächen ergeben.

**4. Schublade: Innenstadtentwicklung/Jäger-/Maxstraße:  
Auswirkungen auf Jägerstraße/Maxstraße, Erweiterung der „funktionellen Innenstadtzone“.**

Veränderung am Rathauscenter ab „Nordsee“.

Eine Drehung des Rathauscenters gegen den Uhrzeigersinn erbringt eine längere Ladenfront gegen die Innenstadt Jägerstraße/Maxstraße. Hierdurch könnte eine deutliche Belebung dieses Bereiches erfolgen.

Weitere zusätzliche städtebauliche Maßnahmen und Veränderungen am Straßenzug Jägerstraße werden hier allerdings zusätzlich erforderlich sein.

Allerdings muss dieser Neubau auch eine städtebaulich durchgängige Verbindung in Richtung Europaplatz leisten (Verbindungsachse Maxstraße Rathauscenter Europaplatz).

Formulieren von deutlichen städtebaulichen Achsen in Form von Grünzug, Bebauung und Wegeführungen

Eine Änderung der Ausrichtung sollte in Verbindung mit dem notwendigen Innentadbau bearbeitet werden.

Die entspräche im Übrigen auch der Achse des alten Viaduktes.

Sollte dieser geplante Versatz bleiben, so entstünde ein schmales Baufeld parallel der Stadtstraße. Auf den ersten Blick könnte dieses als 'Verlängerung' bzw. Erweiterung des Rathaus-Centers dienen: Gefahr der Verstärkung der Quartierstrennung. Eine Verbindung zwischen Jägerstraße und Bürgermeister-Grünzweig-Straße in irgendeiner Form könnte diese abschwächen.



*Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD*

5. Schublade: Stadtentwicklung  
Ausgestaltung der angrenzenden Quartiere.

Die Verbindungen Gräfenau-/Heinig-/Bürgermeister-Grünzweig-Straße städtebaulich optimal in die sich neu ergebende Stadtstruktur einbinden (Formen der Stadtquartiere, Wegeführungen, Orientierungen, ÖPNV, Fuß- und Radwege, Grün-, Erlebnisbereiche und weitere Stadtfunktionen)!

6. **Schublade: Stadtentwicklung Rathauscenter/Carl-Wurster-Platz  
Neuherstellung der Anbindung Rathauscenter/Carl-Wurster-Platz.  
Ausgestaltung des verkürzten Rathausausganges zum Carl-Wurster-Platz unter Berücksichtigung Rampe (Fußgängertunnel?).**

Die Querung der Hochstraße oder auch der tiefliegenden Straße als städtebaulicher Bewegungszug in Verlängerung der Bismarck-/Ludwigstraße muss hier sorgfältig geplant werden in Bezug auf die Stadt, die gegenüber der Hochstraße/Bundesstraße nicht nachgeordnet sein darf.

Bei welcher Lösung auch immer wird bei einer Verkürzung des Rathauscenters der Weg in den Stadtteil Nord länger werden und bedarf deshalb einer besonderen baulichen Qualität.

Eine „Tunnelsituation“ unterhalb einer Rampe ist keine akzeptable Lösung.  
Es muss untersucht werden, ob die Stadtstraße in diesem Bereich nicht noch ebenerdig geführt werden kann.

Die Verbindung zwischen Stadtteil Nord und Innenstadt muss aus mehreren Achsen bestehen.

Eine Kreisellösung, auch in Ebene 2 möglich, könnte auch eine städtebaulich attraktive Lösung darstellen.





7. Schublade: Lärm bei Hochstraße oder ebenerdiger Führung

Vor-/Nachteile insbesondere auch unter Berücksichtigung einer 3 m hohen Lärmschutzwand bei Hochstraßenneubau müssen intensiv bedacht werden.

*Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD*

8. Schublade: Weitere Rheinquerungen  
3. Brücke, 4. Brücke?

Eine 3. und 4. Brücke sollte langfristig in die städtebauliche Planung mit einfließen.

Dann muss die Stadt-/Hochstraße auch nicht so breit ausfallen!

9. **Schublade: Stadtteilverbindungen  
Verbindungsglieder zwischen Innenstadt und Stadtteil Nord sowie Stadtteil West.**

Egal ob Hochstraße oder Stadtstraße die räumliche „Zerschneidung der Innenstadt“ bleibt erhalten.

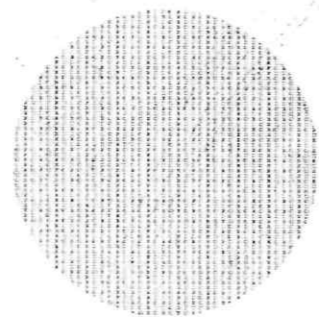
Dies ist eine städtebauliche Aufgabe, die prinzipiell seit dem Bestehen der Stadt noch nie gemeistert wurde ergibt sich jetzt nicht eine neue Chance, die nicht vertan werden darf?

Erinnert sei hier an die ehemalige Führung der Bahn vom alten Kopfbahnhof zur Konrad-Adenauer-Brücke und die Weiternutzung dieser Trasse als Hochstraßentrasse.

Die Erarbeitung eines funktionalen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, welches sich nicht nur in einer Bebauung erschöpfen darf sondern auch eine belebte Verbindungsstruktur beinhalten muss ist hier erforderlich.

Die konzeptionellen Neuüberlegungen sind unter Berücksichtigung der Vermeidung einer Barrierebildung unbedingt erforderlich.

*Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD*



10. Schublade: Güterbahnhof  
Reaktivierung/Überprüfung der ca. 10 Jahre alten konzeptionellen Planung.

Projekt Überbauung Güterbahnhof!  
Was geschieht mit diesem Gelände?

**Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD**

**11. Schublade: Stadteingänge**  
Markierungen durch attraktive Gebäude und Quartiersausformungen.  
Abriss oder Symbolik Stadteingang Würfelbunker?

Hieraus kann durchaus mit einfachen Mitteln eine Symbolik für den Stadteingang geschaffen werden.  
Der Architektenbeirat erinnert hier nur an die ehemalige Beleuchtung des Würfels, was durchaus eine Signalwirkung für Ludwigshafen hat.

Mit einfachen Mitteln wäre eine Reaktivierung des Würfelbunkers am Stadteingang möglich (LED-Beleuchtung/Solar).

**Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD**

**12. Schublade: Städtebauliche Achsen  
Formulierungen zu städtebaulichen Achsen müssen gefunden werden!**

Von großer Wichtigkeit sieht der Architektenbeirat z. B. ein Rückgrat Pegeluhr bis Leiner Häuschen.

Hiermit müssen Orientierbarkeit in der Stadt und eine städtebauliche Gesamtordnung gestärkt werden, z. B. auch der Übergang von City zu City-Randbezirken/Vororten mit den jeweiligen stadtfunktionalen Inhalten.



**Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD**

**13. Schublade: Bisherige Erfahrungen  
„Vorgeschmack“ zur Apokalypse.**

Zum Beispiel Sperrung der Abfahrt Heinigstraße dauerhaft?  
Was ist dabei zu beobachten?

14. **Schublade: City-Pole**

Durch die mittel- bis langfristig zu erwartende Erweiterung der Innenstadt in nordwestlicher Richtung (bspw. bei Teildrehung des Rathauscenters) wird das Rathauscenter mit den anschließenden Bereichen erheblich dominieren.

Es könnte deshalb über ein Konzept nachgedacht werden, die drei Pole

Rathauscenter mit Westerweiterung

Rheingalerie

Walzmühle/Berliner Platz

als solitäre Polsituationen zu betrachten und schlicht und einfach auf eine Fußgängerzonen-Verbindung zu verzichten.

Die drei Center könnten durchaus unterschiedlichen Besuchergruppen/Interessenten/Käufergruppen gewidmet sein.

Nicht jedes Center muss jeden Bedarf/Geschmack bedienen.

Diese Überlegung kann das Rückgrat des neu zu entwickelnden Innenstadtkonzeptes sein.

Als 4. Pol ist der Hauptbahnhof zu benennen, vor allem bei einer Verwirklichung der Stadtstraße und der dann neu entstehenden flankierenden Quartiere.

**Gedanken und Visionen  
Sanierungsprozess Ludwigshafen  
Hochstrasse NORD**



**15. Schublade: Hauptbahnhof**

Gesamter Bereich Hauptbahnhof muss in die jetzt zu findenden Gesamtplanungen und Stadtentwicklungen einbezogen werden!

**16. Schublade: Sanierung oder Tieflage**

Die neue Straße eine nur technische Fragestellung oder auch die Chance zu einer neuen Stadt- und Innenstadtentwicklung für die Gesamtregion.

Hochstraße 1 : 1 oder Schnellstraße sicherlich war es richtig, diese beiden Varianten als Lösungsansätze herauszuarbeiten.

Es handelt sich hier um ein überregionales Verkehrssystem.

War es bisher eine landes- oder bundespolitische richtige Planung, den überwiegend überregionalen Verkehr aus der Vorderpfalz über Ludwigshafen hinweg in die Mannheimer Innenstadt hineinzuführen?

Es ist ja wohl nicht so, dass auf Mannheimer Seite dieses leistungsfähige Verkehrskonzept weitergeführt wird.

Auf Mannheimer Seite endet die Hochstraße, aber auch die A650 vor einer Ampel.  
Weder durch Wiederaufbau noch durch die Tieflage der Straße wird hier die konzeptionelle Problematik gelöst.

Müsste nicht ein gänzlich anderes Verkehrssystem entwickelt werden?

War es vielleicht ein Fehler, das Projekt Rheinquerung bei Altrip im Generalverkehrsplan aufzugeben, obwohl hier bereits entlastende Verkehrsbauten allerdings ohne den Zusammenschluss existieren?

Wäre es nicht ein zukunftsweisendes Konzept, den Umlanddurchgangsverkehr großräumig um Ludwigshafen herumzuführen und die beiden innerstädtischen Rheinquerungen auf das tatsächlich erforderliche innerstädtische Maß zu beschränken?

Zur überregionalen Erschließung der Ludwigshafener Innenstadt und für eine innerstädtische Querung des Rheines zwischen der Ludwigshafener City und der Mannheimer City ist vielleicht auch eine „kleine Lösung“ ausreichend, wenn hier ein tatsächlich überregionaler Planungsansatz weiterentwickelt wird.

Die Situation, vor der wir jetzt stehen ist das Ergebnis einer zwar angedachten aber niemals konsequent durchgeführten Verkehrswegepolitik, die nicht auf Ludwigshafen Schultern sondern auf den Schultern der Bundes- und Landespolitik liegen muss.

Die Rheinquerung Kurt-Schumacher-Brücke und Konrad-Adenauer-Brücke sind in ihrem jetzigen städtebaulichen Konzept nur als innerstädtische Verbindung ausgelegt, auch wenn die Zuführungen hierzu einen „Schnellstraßencharakter“ haben.

Man darf hier nicht nur eine sichtbare Wunde behandeln sondern man muss sich über den Gesundheitszustand des Systems, der zu dieser Wunde geführt hat, weitergehend Gedanken machen.

Das Augenmerk in dieser Situation darf nicht nur alleine auf eine beschädigte Straße gerichtet sein.

Man muss darauf achten, dass die Innenstadt mit neuen Konzepten wieder aufgerüstet wird.

Auch darf nicht durch erhebliche Verkehrsumleitungen während der Bauzeiten der Rest an Attraktivität endgültig gänzlich zerstört werden.

**17. Schublade: Die Zukunft der Stadt  
Smart-City als Zukunftsvision?  
Die Stadt in IT-Zeiten!**

Was bedeutet die Sanierung nicht nur für die aktuelle Situation, sondern was ist die nachhaltigste Variante.

Welche Rolle spielt der ÖPNV bei diesen Überlegungen? Kann durch eine Attraktivierung der S-Bahn in Kombination mit Carsharing vor allem die Spitzen abgemildert werden? (Fahren mit der Bahn nach Mannheim, weiter mit Carsharing) Auto fahren wird immer mehr zum Luxus und ist für viele nicht mehr bezahlbar oder nicht mehr relevant. Auto ist nur noch ein Konsumgut, kein Statussymbol für viele junge Leute und verzichten gerne, wenn es nicht unbedingt nötig ist.

Werden auch die langfristigen Kosten, die eine Brückensanierung bedeutet, ausreichend in der Abwägung betrachtet? Wer soll diese Kosten in 30 Jahren erneut tragen?

Gibt es nicht neue Technologien, die einen Gütertransport effizienter machen kann und damit die Hochstraßen entlastet? Nicht der PKW zerstört unsere Straße sondern die LKWs.

18. Schublade: Konstruktionen und Verkehrsführungen

Es sollten weitere Alternativbetrachtungen möglich sein bzw. noch vorzulegen und zu diskutieren sein:

Nämlich:

Auflagerung der Hochstraße auf Joch-Konstruktionen mit seitlichen Stützen damit können unmittelbar darunter weitere Verkehre geführt werden. (z.B. Hangzhou/China u. a.)  
Anstelle des „Gewürms“ am Rathauscenter ein großer Kreis in der +1-Ebene (Barcelona, Euralille, Hangzhou/China u. a.).



## **Gedanken und Visionen Sanierungsprozess Ludwigshafen Hochstrasse NORD**

### **19. Schublade: Stadtstrasse lang**

Der Vorschlag der „Stadtstraße lang“ beinhaltet gegenüber den anderen Varianten das höchste städtebauliche Entwicklungspotenzial für Ludwigshafen, woraus sich aus stadtplanerischer Sicht umfangreiche Chancen ergeben.

Daraus ergeben sich viele weitere Aufgaben, die zu entwickeln und in ein „Gedankenpaket“ zu fassen sind.

Einige Anmerkungen und weitere zu berücksichtigende Inhalte sollten jedoch in der weiteren Entwicklung für eine Optimierung betrachtet werden:

Ist ein Neubau des Rathauses mit der Lösung überlegt, d.h. Sanierung oder neues Rathaus, ggf. an einem anderen Standort?

Neubau soll überlegt werden (Hinweis Fassade).

Ist das EC-Center in der Größe an dem Standort noch erforderlich, d.h. eine neue Planung eines Einkaufszentrums oder eine andere Nutzung in dem Bereich?

Ist der Parkraumumfang in diesem Stadtabschnitt weiterhin erforderlich? Wenn ja, wohin?

Wie sehen die Fassaden entlang der neuen Stadtstraße aus (Gestaltungssatzung?), da ein markanter City-Eingang entsteht?

Wie werden die Anschlusspunkte der Straßen und Querungen ausgebildet?

Wird eine neuer Stadteingang/Stadteingänge inszeniert?

Entwicklungspotential muss aufgezeigt werden (Masterplan).

Anschluss Rheinpromenade zur BASF mit markanter Bebauung als Stadteingang.

ÖPNV Ost-West-Verbindung, Danziger Platz!

Die entstehenden Blickpunkte in den Nord-Süd-Achsen sind angemessen und markant (genius loci) auszugestalten.

Die Verbindungsachsen zwischen Stadtmitte zum Stadtteil Nord müssen durchgängig ausgebildet werden.

Betrachtung Getreidespeicher unmittelbar am Rhein mit Vorplatzfläche und Nutzungskonzept!

Stadt an den Rhein, z.B. Umfeld alter Speicher in Verbindung mit einer Fassadengestaltung der Rheingalerie (Stirnseite) und Fortführung der Rheinpromenade.

Grünentwicklung/-konzept Ebertpark-Friedenspark-Innenstadt-Rheinpromena-de-Rhein Es sind weitere grüne Trittsteine oder Grünzüge erforderlich!

Was passiert mit dem „Würfelbunker“?

Abriss an dieser städtebaulich prägnanten Stelle!

Wie breit wird die neue Stadtstraße/Boulevard und wie sieht die Gliederung der Straße aus, d.h. wie sind Abbiegesituationen gelöst, wie sind die verkehrlichen Einrichtungen für die Fahrradfahrer und Fußgänger gedacht?

Die Verkehrsführung auf die Brücke muss weiterentwickelt werden?

Ist hier die Untersuchung für einen Kreisell oder einer Ringstraße erfolgt? Anschluss Brücke/Stadtstraße/Nord-Südanbindungen mit Kreisell/Ringstraße auf Plateau auf Ebene 1.

Einbindung der Innenstadtentwicklung in ein für Ludwigshafen zu entwickelndes Gesamtkonzept. Hierbei handelt es sich um ein umfassendes Paket, dass eine städtebauliche Maßnahmenplanung auf Grundlage einer umfassenden Analyse erfordert. Vorgeschaaltete Planungsebenen sind hierfür erforderlich (Masterplan, Zielkonzept, Städtebaulicher Leitplan, Leitbildentwicklung, u.a.m. ....). Die Stadtstraßenentwicklung ist hierbei Bestandteil des Verkehrskonzeptes und hat sich als Einzelprämissen der städtebaulichen Zielplanung unterzuordnen.

#### **Vorteile:**

Kurze Bauzeit

Absolute Flexibilität zukünftiger Verkehrsaufkommen

Mögliche Verminderung der Trennung einzelner Innenstadtbereiche

Verbesserung der Entwicklung weiterer Bau- oder Grünquartiere entlang der Straße

Verbesserung des Übergangs Bereich Rathauscenter zum Carl-Wurster-Platz

Anpassungsmöglichkeit bspw. auch bei verringertem Verkehrsaufkommen

Reduzierung der optischen Wirksamkeit der Baustelle auf Grund der Tieflage

#### **Nachteile:**

In jedem Fall Komplettrückbau sämtlicher Stützenanlagen

Diese könnten aber bspw. als zukunftsweisendes Grünkonzept „Hochgarten“ genutzt werden.

Verringerung der Verkehrsdurchlässigkeit (betroffen hiervon sind aber eher „Durchreisende“)

Verlagerung von Lärm und Emissionen „nach unten“

Mit zeitlicher Verzögerung hat dies allerdings auch die Hochstraße erbracht!

Teiltrückbau des Rathauscenters in jedem Fall erforderlich (kann aber auch Chance bedeuten)