

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift                                    |
| <b>Herausgeber:</b> | Bauen + Wohnen   |
| <b>Band:</b>        | 19 (1965)  |
| <b>Heft:</b>        | 5: Rathäuser und Stadtzentren = Hôtels de ville et centres urbains = Town halls and city centers                             |
| <b>Artikel:</b>     | City Ludwigshafen am Rhein = Réstructuration du centre de Ludwigshafen au bord du Rhin = City center : Ludwigshafen am Rhein |
| <b>Autor:</b>       | H.K.   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-332189">https://doi.org/10.5169/seals-332189</a>                                      |

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# City Ludwigshafen am Rhein

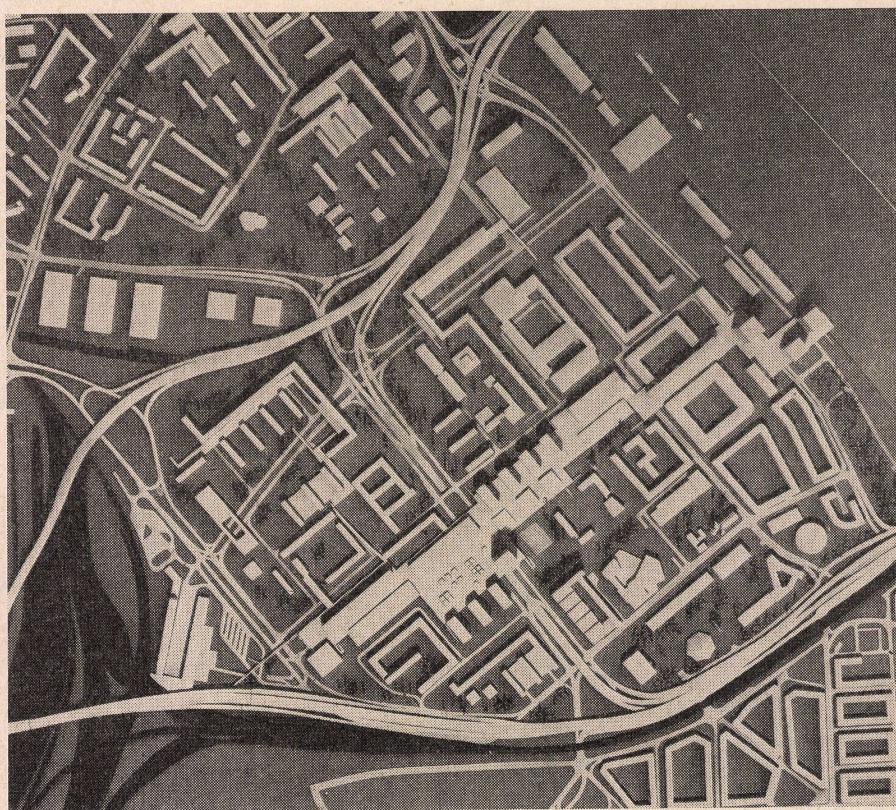
Realität und Utopie in der Stadtplanung:  
Zwei Beiträge zur Citybildung

Réstructuration du centre de Ludwigshafen  
au bord du Rhin  
City center: Ludwigshafen am Rhein



Im vergangenen Jahr führte die Stadt Ludwigshafen einen Wettbewerb durch. Für das durch die Verlegung des Bahnhofes (bisher im Nordwesten des Innenstadtbereichs, nunmehr im Südwesten) freiwerdende Gebiet wurden Vorschläge verlangt, verbunden mit der Planung einer City. In der Mannheim unmittelbar benachbarten Industriestadt finden sich bisher nur Ansätze einer Citybildung im Sinne eines kulturellen, politischen und kommerziellen Mittelpunktes. Das Gesicht Ludwigshafens bestimmen die großen Industriebetriebe wie BASF und Grünzweig + Hartmann und die Agglomerationen von Wohnbezirken sehr unterschiedlicher Qualität. Die (vom Auslober nicht gestellte) Frage war: Gelingt es, für diese kaum Stadt zu nennende Agglomeration eine City zu schaffen?

1  
Bebauungsgebiet, heutiger Zustand.  
Centre à remodler. Situation présente.  
Project, present state.



2  
Entwurf Gerd Albers und Elmar Dittmann, München. Modell, Norden oben. Den neuen Bahnhof im Südwesten des engeren Stadtgebietes und den Rhein, an dem das neue Rathaus situiert ist, verbindet eine bandartige Zone hoher Verdichtung. Sie ist ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten. Die Nutzungen für Wohnen, Einkaufen und tertiären Sektor durchdringen sich.

Projet de Gerd Albers et Elmar Dittmann, Munich. Nord situé au haut de la feuille; maquette. Une zone linéaire de haute densité relie la nouvelle gare située au sud-ouest du centre urbain et le Rhin, au bord duquel se trouve le nouvel hôtel de ville. Cette Zone est réservées exclusivement aux piétons. Les diverses fonctions habiter, acheter et activités tertiaires sont entremêlées.

Plan by Gerd Albers and Elmar Dittmann, Munich. Model, north above. A concentrated strip connects the new station on the southwest of the urban area and the Rhine, on which the new townhall is situated. It is reserved exclusively for pedestrians (cf. ill. 4). The residential, shopping and service areas overlap.

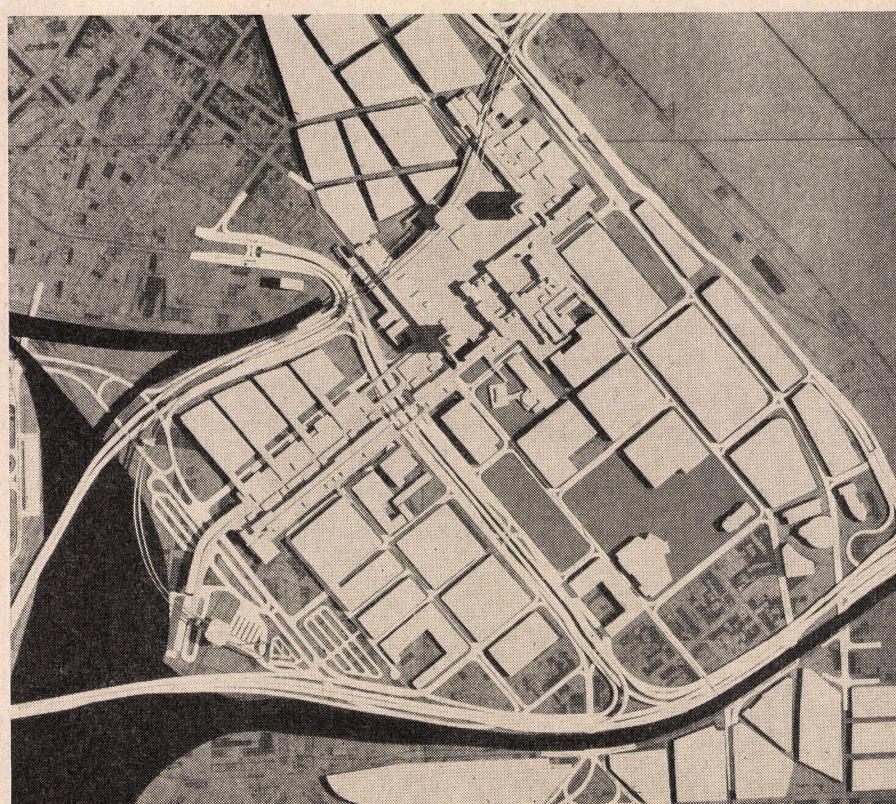
3  
Entwurf Johannes H. van den Broek und Jacob B. Bakema, Rotterdam.  
Modell, Norden oben. Die wie beim Entwurf Albers/Dittmann den Rhein und den neuen Bahnhof verbindende Zone ist zum Teil in das frei werdende alte Bahnhofsgelände nach Nordwesten verschoben. Auch hier durchgehende Fußgängerebene. Intensive Ausbildung des öffentlichen Verkehrsmittels als Alwegbahn. Dadurch zugleich starke Verklammerung mit der Nachbarstadt Mannheim und den entstehenden Subzentren im Norden und Süden. Ebenfalls Mischung der Nutzungen, allerdings ohne Berücksichtigung heutiger Möglichkeiten des Grundstückserwerbs und der Finanzierung.

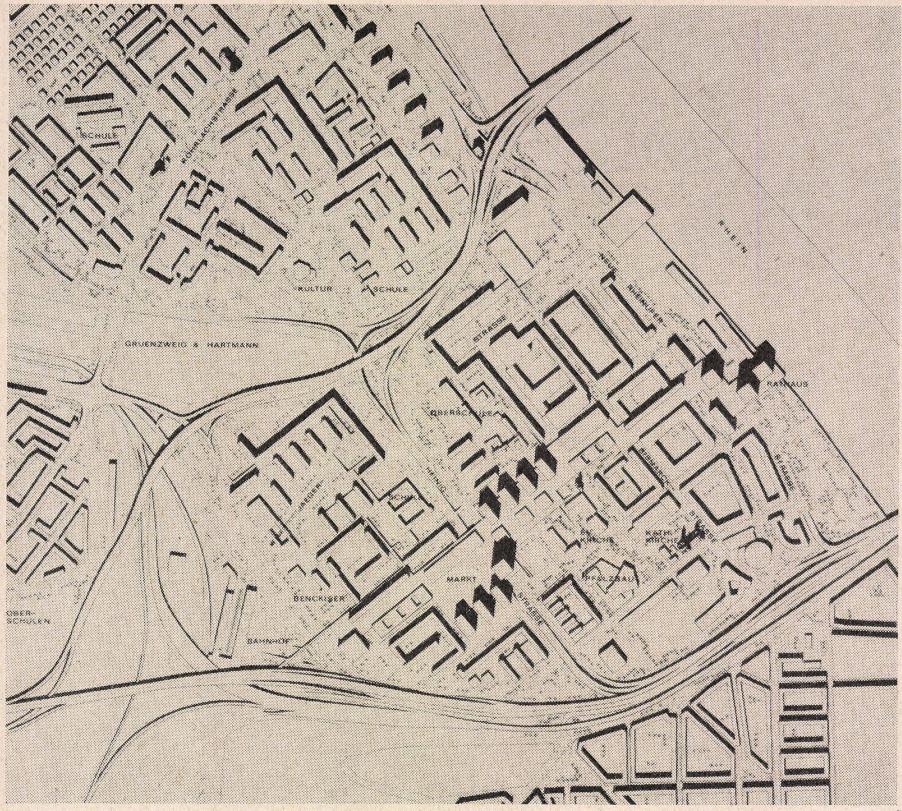
Projet de J. H. van den Broek et J. B. Bakema, Rotterdam.

Nord situé au haut de la feuille; maquette. La zone de liaison identique à celle du projet Albers et Dittmann touche en partie la zone libérée par l'ancienne gare au nord-ouest. Le niveau des piétons se prolonge également. Moyens de transports publics sont très importants qui créent une liaison très directe avec la ville voisine Mannheim et les centres secondaires au sud et au nord. Egalement fonctions entremêlées, mais sans tenir compte des possibilités actuelles juridiques et financières.

Plan by Johannes H. van den Broek and Jacob B. Bakema, Rotterdam.

Model, north above. The connecting strip, as in the Albers/Dittmann plan, is in part shoved into the old railway yards to be cleared. Here too, there are continuous pedestrian ways. Intensive development of public transportation facilities. But this involves a very close connection with the neighbouring city of Mannheim and other centers arising in the north and south. Also utilizations overlap, though without any regard for present possibilities of site purchase and financing.





1-5  
Entwurf / Projet / Plan  
Albers/Dittmann

1  
Bebauungsplan. Er ist als stadtplanerisches Konzept, d. h. als städtebauliche Grobausse, zu verstehen. An Stelle einer baulichen Detailplanung Darstellung der Durchdringung und Zuordnung der Funktionen.

Plan directeur compris comme un schéma d'une conception urbanistique. Au lieu de faire une proposition architecturale concrète, on démontre l'inter-pénétration et la situation spatiale et volumétrique des diverses fonctions.

Development plan. It is to be understood as a town-planning concept, i. e., as an overall scheme. Instead of building details, there are represented here the overlapping and disposition of functions.

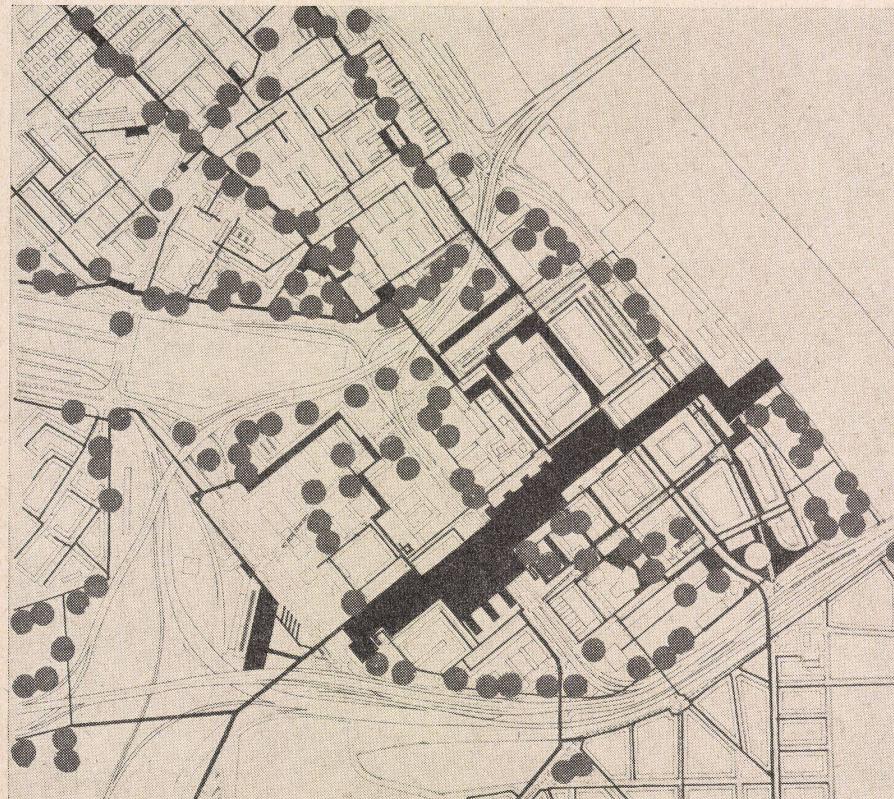
2  
System der Fußgängerwege und öffentliches Grün. Der Plan muß in Zusammenhang mit den übrigen Abbildungen betrachtet werden, damit die verschiedenen Verkehrssysteme sichtbar werden.

Circulations piétons et zones vertes publiques. Pour comprendre les divers systèmes de circulation, il faut comparer ce plan aux autres schémas.

System of pedestrian ways and public green zones. The plan must be looked at in connection with the other illustrations, so that the various transportation systems become visible.

3  
Fahrverkehr und größere öffentliche Parkierungsflächen.  
Circulation automobile et parkings publics.  
Motor traffic and large-scale public car parks.

4  
Linienetz und Haltestellen der Straßenbahn.  
Réseau et stations des transports publics.  
Public transportation system: lines and stations.



Zwei Entwürfe erscheinen als Antworten für das konkrete Beispiel Ludwigshafen und als Beitrag von überlokaler Bedeutung bemerkenswert:

Das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt Gerd Albers/Elmar Dittmann, München, und die mit einer »Belobigung« bedachte Arbeit von J. H. van den Broek/J. B. Bakema, Rotterdam. Im Untertitel dieser kurzen Betrachtung stehen die Begriffe »Realität« und »Utopie« (in Umkehrung der Reihenfolge des Titels von Heft 1/1964 dieser Zeitschrift). Sie können mit allen Einschränkungen, die für solche Pauschalierungen notwendig sind, auf die beiden Projekte angewandt werden.

Gerd Albers, dem wir eine Reihe von grundsätzlichen verbalen Beiträgen zur Stadtplanung verdanken, hat mit seinem Mitarbeiter ein »Konzept für die langfristige strukturelle Entwicklung des Stadtzentrums« (aus dem Erläuterungsbericht) vorgelegt. Er erkennt im Gegensatz zur Ausschreibung, die solche Bemerkungen grundsätzlicher Bedeutung nur als Marginalien nennt, »Schritte des Neuaufbaues und der Stadtterneuerung, die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ohnehin zu tun sind«. Die Jury prämierte diese Auffassung. Beide hier vorgestellten Projekte widmen dem Verplanen des freiwerdenden Bahnhofsgeländes im Vergleich zur Stadt(neu)bildung wenig Aufmerksamkeit. Eine weitere Parallelie, die sich auch in anderen Entwürfen dieses Wettbewerbs findet, ist festzustellen: die Verbindung zwischen neuem Bahnhof im Südwesten, Stadtzentrum und Rhein. Auch die Führungen des Straßenverkehrs erscheinen auf den ersten Blick ähnlich. Unzweifelhaft gehen von den Broek und Bakema aber weiter: Sie intensivieren das öffentliche Nahverkehrsmittel in starkem Maße. Dadurch wird sowohl die Verbindung mit Mannheim als auch die Anbindung der Subzentren hergestellt. Ob diese lebensfähig werden können,

Seite/Page 195

5  
Durchdringung der Nutzungen:  
schwarz: Kerngebiet (BVVo § 7)  
grau: Wohngebiete (BDVo §§ 3+4)

Interpénétration des fonctions:

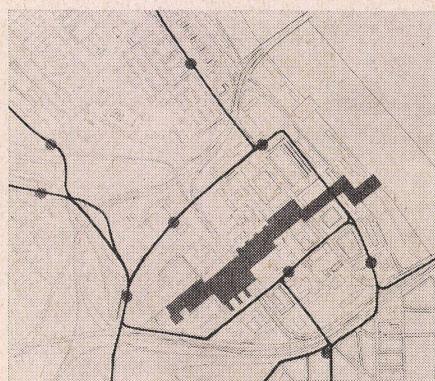
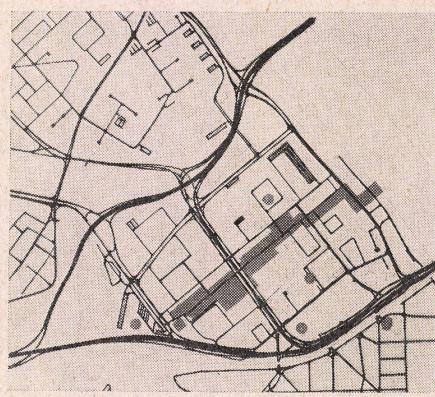
noir: centre

gris: habitations

Overlapping of utilization:

black: core area

grey: residential area



wenn der Bewohner in wenigen Minuten vom Mittelpunkt seines Stadtteiles (Wohngebiet) in die City gelangen kann, bleibt fraglich. Albers/Dittmann verbinden die Systeme der Fußgängerwege, des Kfz-Verkehrs und der konventionellen Straßenbahn in einer heute durchführbar erscheinenden Form. Das Konzept Albers/Dittmann berücksichtigt im Gesamten wie in Detailvorschlägen das heute Mögliche, d. h., der Entwurf könnte jederzeit einer Ausführungsplanung zugrunde gelegt werden. Diese Feststellung bedeutet keine Einschränkung der Qualität und des in hohem Maße »städtbildenden« Gehaltes dieses Projektes. Im Gegensatz zu den Holländern, die wenig Rücksicht auf zunächst noch einschneidende Gegebenheiten nehmen, bleibt der Münchner Vorschlag auf dem Boden der durch Gesetzgebung und Baufinanzierung geschaffenen Tatsachen. Bei seiner Entstehung hat zweifelsohne die Erkenntnis mitgewirkt, daß es richtiger ist, eine Entwicklung zu konzipieren, als Vorstellungen städtebaulicher, d. h. architektonischer Art bereits zu diesem Planungszeitpunkt zu skizzieren. Die Konsequenzen lassen sich an den beiden Modellen ablesen. Das Projekt Albers kann, wie erwähnt, in der vorgelegten Form als Planungsgrundlage dienen, baulich kann es völlig anders durchgeführt werden, als Form und Massen der Modellklötzen es ausweisen; das Projekt van den Broek/Bakema jedoch müßte weitgehend so gebaut werden, wie es Modell und Skizze zeigen. Nicht umsonst schreiben die Verfasser auch von »städtbaulicher Architektur«.

Für den Planer, der theoretisch wie praktisch sich mit Citybildung oder Erhalt einer lebensfähigen Innenstadt beschäftigt, sind beide Arbeiten wertvoll, so wie auch der Auslober und sein Planungsamt durch beide Entwürfe wesentliche Anregungen erhalten. Die hier erfolgte Veröffentlichung erlaubt bei dieser Größenklasse der Planungsaufgabe nur die Vermittlung der wichtigsten Planungskomponenten. Sie sind, trotz der Bindung an die unverwechselbare Situation, für die sie entworfen wurden, von grundsätzlicher Bedeutung.  
h. k.

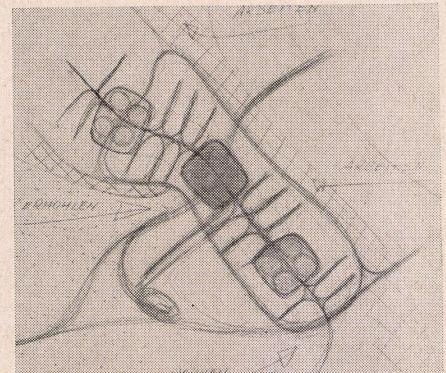
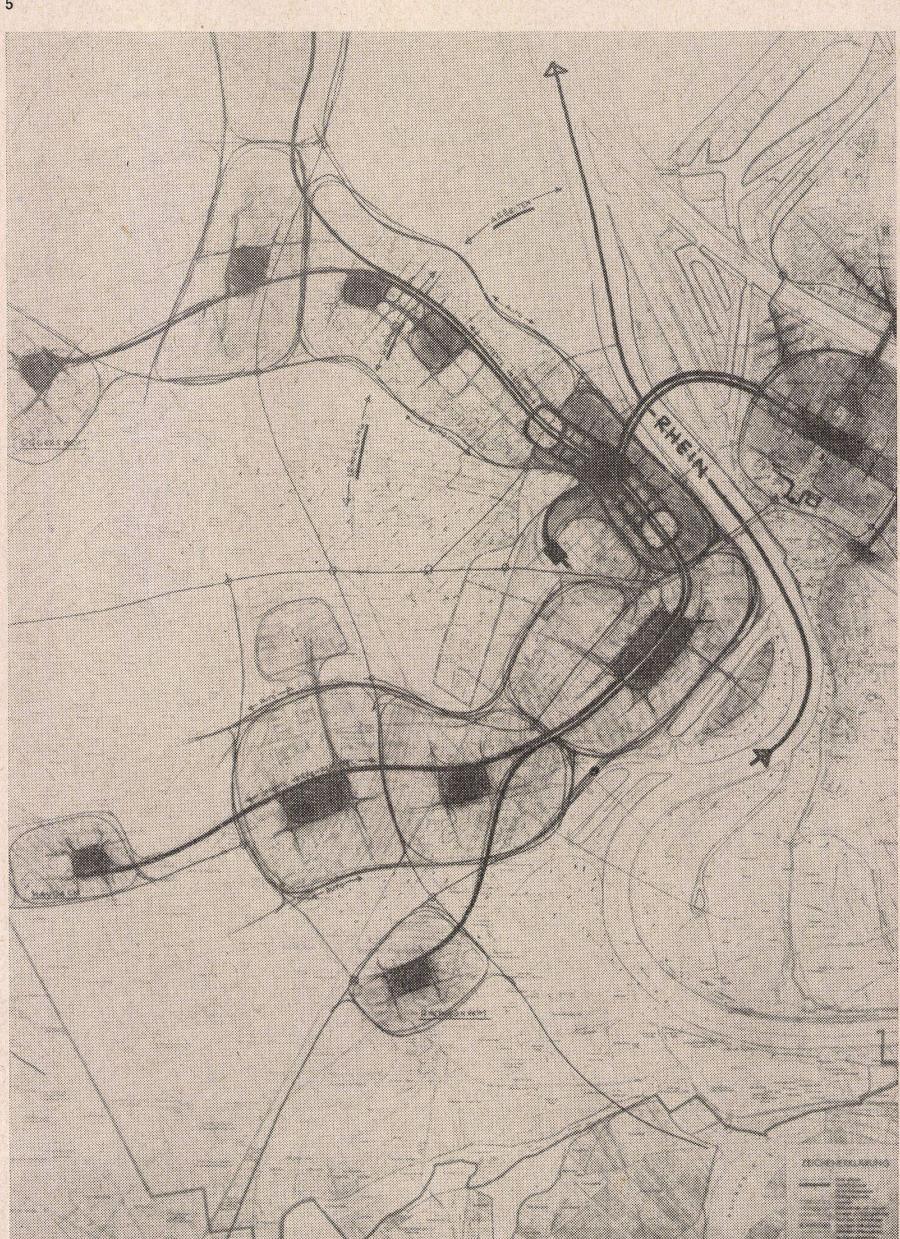
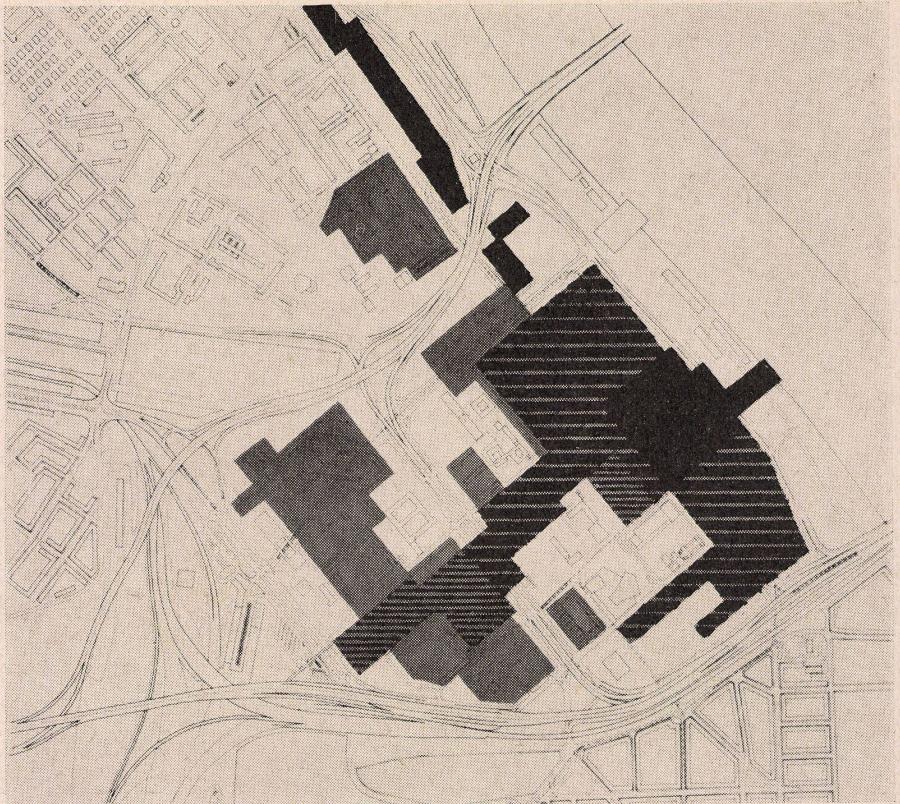
6 und 7  
Entwurf / Projet / Plan  
Van den Broek/Bakema

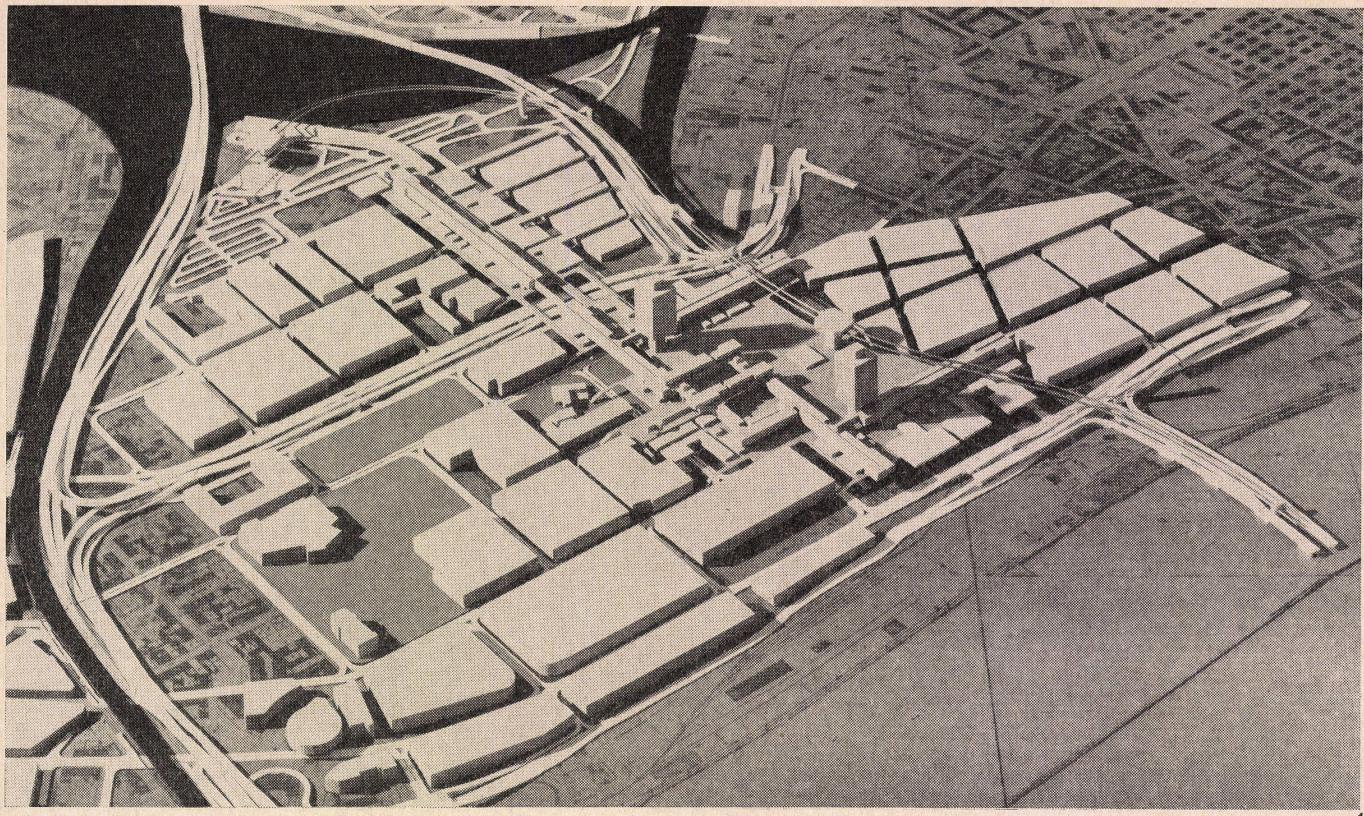
6  
Plan de circulation de la région Mannheim/Ludwigshafen. Formation de deux centres principaux et de plusieurs centres secondaires reliés directement entre eux par le réseau des transports publics. Circulation automobile en tangentes.

Plan de circulation de la région Mannheim-Ludwigshafen. Formation of two main and several sub-centres, to be tied together by intensively developed transportation network. Motor traffic is handled tangentially.

Traffic plan for the Mannheim/Ludwigshafen area. Establishment of two main and several sub-centers, to be tied together by intensively developed transportation network. Motor traffic is handled tangentially.

7  
Fahrverkehr und größere öffentliche Parkierungsflächen.  
Circulation automobiles et grands parkings publics.  
Vehicular traffic and large-scale public parking facilities.





1 und 2  
Entwurf / Projet / Plan  
Van den Broek/Bakema

1  
Modellansicht.  
Vue de la maquette.  
Model view.

2  
Perspektivischer Schnitt des Hauptzentrums. Die Verfasser schreiben zu dieser Skizze: »Dieser Entwurf zeigt eine der vielen Möglichkeiten, die entstehen könnten, wenn die notwendige Erneuerung der Verhältnisse zwischen gemeinschaftlichen und individuellen Bedürfnissen nach unserem Leitbild mittels ›städtische Architektur‹ gestaltet würde.«

Coupe et perspective du centre principal. Les auteurs écrivent: «Ce projet démontre l'une des nombreuses possibilités qui pourraient résulter du renouvellement indispensable des relations entre les besoins collectifs et individuels, offert par un «urbanisme-architecture» que nous proposons ici.»

Perspective section of the main center. The authors comment on this sketch: "This plan shows one of the many possibilities arising from what we call 'town-planning architecture', growing out of the necessary overhauling of the relationships between public and private needs."

