

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

Autor(en): **H.K.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home :
internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **19 (1965)**

Heft 5: **Rathäuser und Stadtzentren = Hôtels de ville et centres urbains =
Town halls and city centers**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-332189>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Innenstadtgebietes, 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 remodeler. 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 réservée 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.

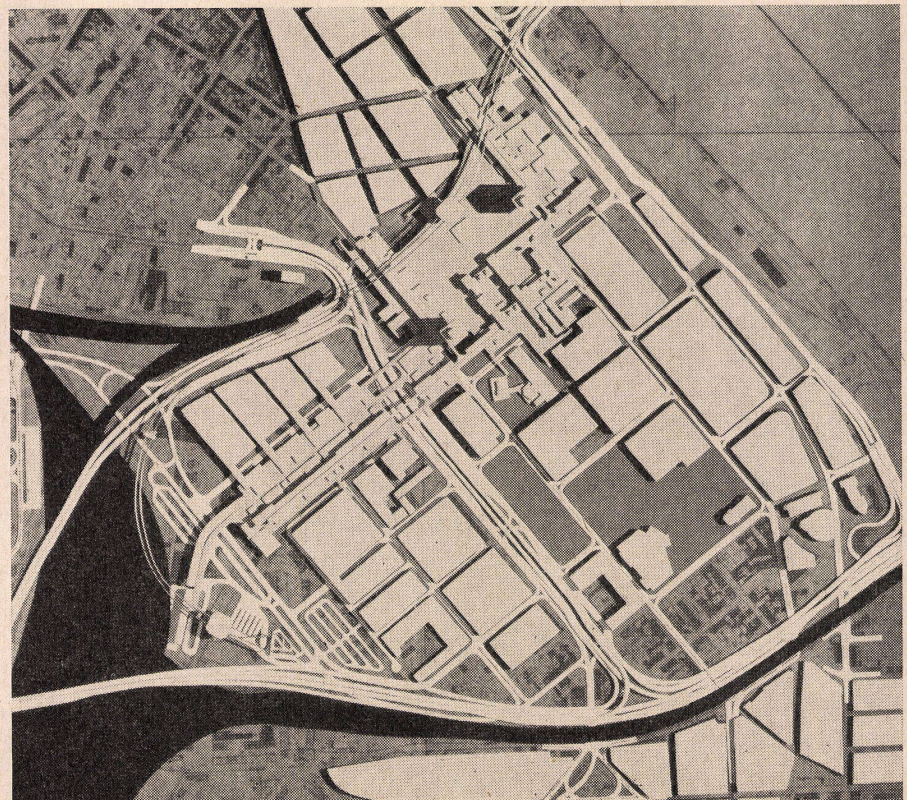
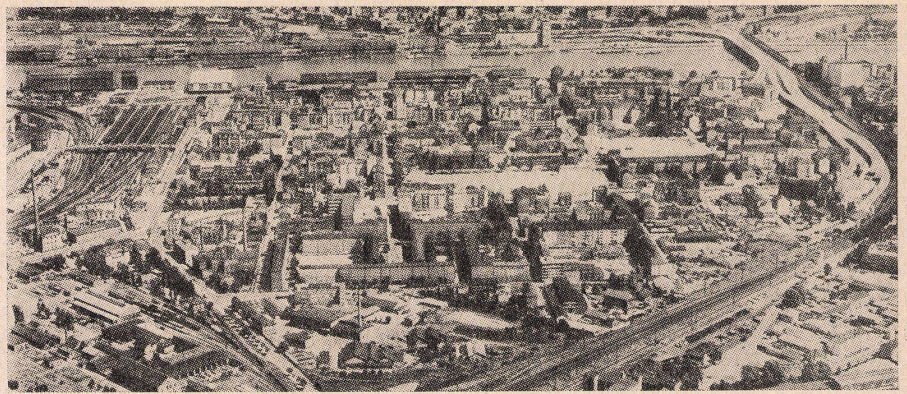
Modell, Norden oben. Die wie beim Entwurf Albers/Dittmann den Rhein und den neuen Bahnhof verbindende Zone ist zum Teil in das frei werdende alte Bahnhofsgelände nach Nordwesten verschoben. Auch hier durchgehende Fußgängerebene. Intensive Ausbildung des öffentlichen Verkehrsmittels als Alwegbahn. Dadurch 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.



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 »stadtbildenden« 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 Modellklötzchen 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 »städtebaulicher 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 / Projekt / Plan
Van den Broek/Bakema

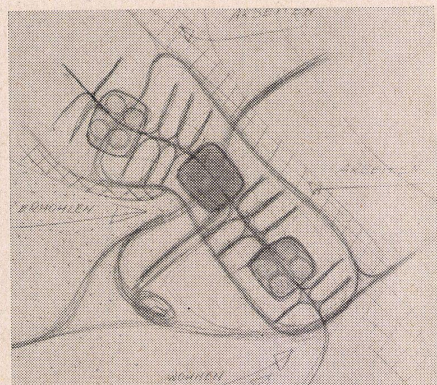
6
Plan de circulation de la région Mannheim/Ludwigshafen. Formation de deux Haupt- und mehreren Subzentren, die durch das öffentliche Verkehrsmittel (Alwegbahn) intensiv und zentral erschlossen werden. Der Fahrverkehr wird tangential geführt.

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.

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 grand parkings publics. Vehicular traffic and large-scale public parking facilities.



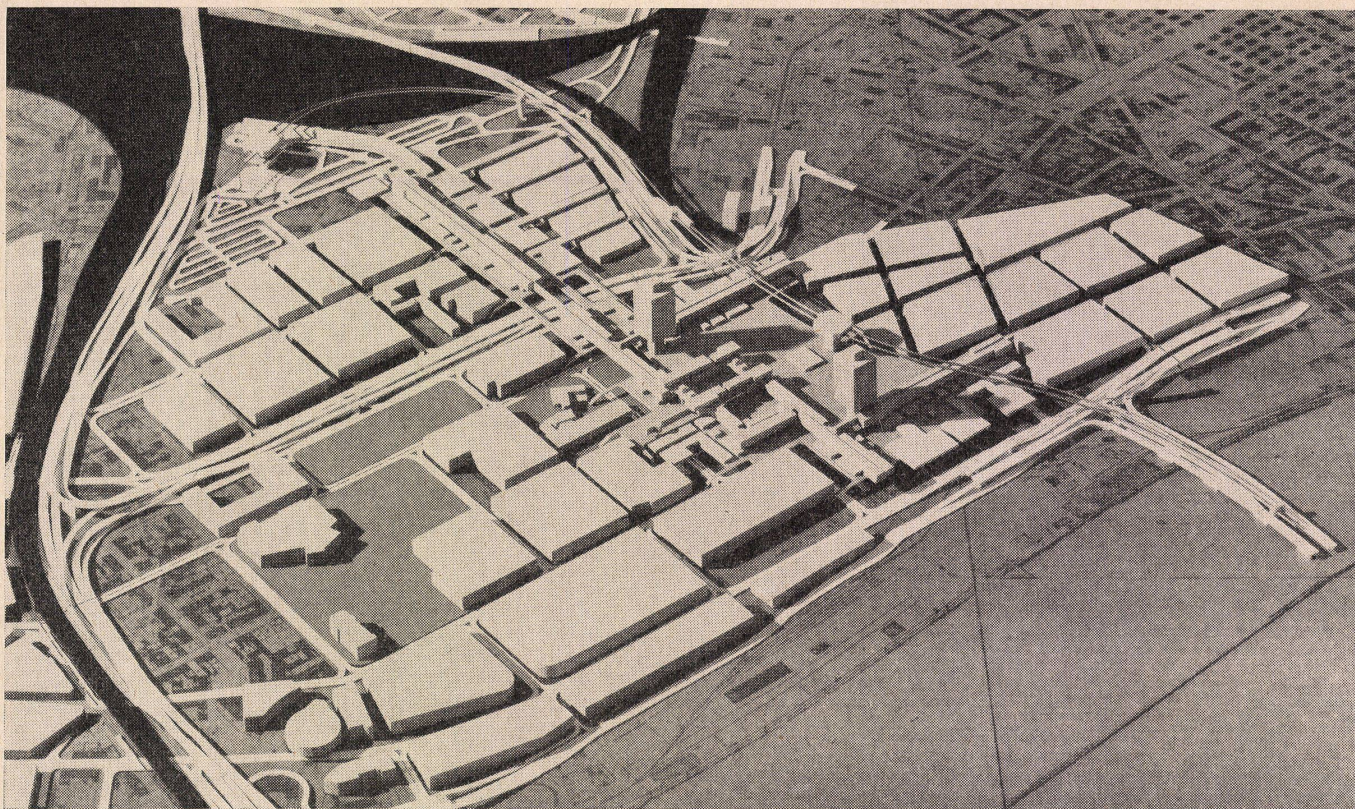
7



5



6



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

1
Modellansicht.
Vue de la maquette.
Model view.

2
Persektivischer 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 »städtebaulicher 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."

