

Stellungnahme – Entwurf VCD Ludwigshafen-Vorderpfalz

Betreff: Stellungnahme zum Rahmenplan „Zukunftsquartiere Helmut-Kohl-Allee“ – Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Ludwigshafen-Vorderpfalz begrüßt grundsätzlich, dass der Rahmenplan die durch den Rückbau der Hochstraße Nord entstehenden Flächen als Chance für eine Stadtreparatur begreift. Positiv ist insbesondere, dass der Bericht die soziale, ökonomische und ökologische Entwicklung gleichrangig berücksichtigen will und neue Verbindungen zwischen bislang getrennten Stadträumen schaffen möchte (Erläuterungsbericht, S. 2–3).

Aus Sicht des VCD bleibt der Rahmenplan in zentralen Fragen des Klima- und Freiraumschutzes sowie der nachhaltigen Mobilität jedoch zu unverbindlich. Die im Folgenden benannten Ergänzungen sollten daher in den Rahmenplan aufgenommen und in den nachfolgenden Planungs- und Bauleitverfahren verbindlich konkretisiert werden.

1. Friedenspark dauerhaft sichern und quantitativ festlegen

Der Rahmenplan bezeichnet den erweiterten Friedenspark zutreffend als „zentralen Baustein im Klimamanagement des gesamten Stadtzentrums“. Er soll Teil eines Grün-Blau-Netzes sein, Frischluftkorridore schaffen, die Biodiversität stärken, das Mikroklima verbessern und die nachhaltige Wasserbewirtschaftung unterstützen (Erläuterungsbericht, S. 7).

Diese Zielsetzung wird vom VCD ausdrücklich unterstützt. Sie bleibt jedoch ohne ausreichende räumliche und quantitative Sicherung. Während für Neubauten sehr konkrete Flächen-, Grundflächen- und Geschossangaben gemacht werden, enthält der Rahmenplan keine verbindliche Aussage zur mindestens zu sichernden Gesamtfläche des bestehenden und erweiterten Friedensparks.

Das ist besonders problematisch, weil der Bericht für Flächen entlang der Helmut-Kohl-Allee im Friedenspark ausdrücklich perspektivisch „weitere Sportangebote oder Wohnen“ für denkbar erklärt (Erläuterungsbericht, S. 19) und für den bestehenden Park schon Pläne zur teilweisen Bebauung bestehen. Außerdem sollen Parkplatzflächen im Bereich Felix-Bowling teilweise umgenutzt oder begrünt werden; dies ist zwar ein richtiger Ansatz zur Entsiegelung, ersetzt aber keine verbindliche Sicherung des gesamten Grünraums (Erläuterungsbericht, S. 20).

Ludwigshafen gilt als eine der am meisten versiegelten und wenig verschatteten Städte Deutschlands. Das liegt auch am Betriebsgelände der BASF in unmittelbarer Nähe liegen. Dazu kommt die neue bis zu 9-Spuren breite Asphaltchneise durch die Stadt am Rande des Parks. Aus diesen Gründen ist es im Zeichen der Klimakrise wichtig, Grünflächen zu erhalten, zu vergrößern und zu sichern.

Der VCD fordert daher:

1. Die Fläche des bestehenden und erweiterten Friedensparks ist im Rahmenplan **kartografisch eindeutig abzugrenzen und als Mindestfläche in Quadratmetern beziehungsweise Hektar festzusetzen.**
2. Für den Friedenspark muss das Prinzip eines **Nettogrünflächenerhalts** gelten: Zusätzliche Bauflächen dürfen nur außerhalb der verbindlich gesicherten Parkfläche entstehen.
3. Die auf S. 19 eröffnete Option zusätzlicher Wohnbebauung im Bereich des Friedensparks ist zu streichen oder auf bereits versiegelte bzw. baulich vorbelastete Flächen außerhalb des gesicherten Parkkerns zu begrenzen.
4. Die Parkentwicklung muss verbindlich mit Maßnahmen zur Entsiegelung, Regenwasserrückhaltung, Verschattung, Baumpflanzung, Biodiversität und Aufenthaltsqualität verbunden werden.

Der Friedenspark darf nicht lediglich als flexible „Möglichkeitsfläche“ behandelt werden. Er ist als zusammenhängender, dauerhaft gesicherter Klima-, Erholungs- und Bewegungsraum für die Innenstadt zu entwickeln.

2. Schwammstadt und klimaresiliente Quartiere verbindlich ausgestalten

Der Rahmenplan nennt Grün-Blau-Netze, Frischluftkorridore, Biodiversität und nachhaltige Wasserbewirtschaftung. Diese Ziele werden jedoch nicht durch konkrete Anforderungen an die bauliche Umsetzung ergänzt. Es fehlen insbesondere Aussagen zum Grünanteil, zu Baumstandorten, zur Entsiegelung, zur Versickerung und Rückhaltung von Niederschlagswasser sowie zur Dach- und Fassadenbegrünung.

Auch die vorgesehenen grünen Wohnhöfe im Benckiser-Quartier und im Quartier West sind positiv zu bewerten. Im Benckiser-Quartier werden eine grüne Mitte und vier grüne Wohnhöfe angekündigt; zugleich bleibt die Möglichkeit einer späteren Nachverdichtung anstelle der Parkanlage bei der Kita offen (Erläuterungsbericht, S. 17). Im Quartier West sind drei große grüne Innenhöfe und die Fortsetzung vorhandener Grünstrukturen vorgesehen.

Der VCD fordert folgende verbindliche Ergänzung des Rahmenplans:

„Die Zukunftsquartiere sind als klimaresiliente und biodiversitätsfördernde Schwammstadt zu entwickeln. Grün- und Freiraumstrukturen sind als zusammenhängendes Netz auszubilden und mit Frischluftkorridoren, Fuß- und Radwegeverbindungen sowie dezentraler Regenwasserbewirtschaftung zu verknüpfen.

Niederschlagswasser ist vorrangig vor Ort zurückzuhalten, zu verdunsten, zu versickern und für die Bewässerung von Vegetation nutzbar zu machen. Dachflächen sind grundsätzlich zu begrünen, soweit sie nicht vorrangig für Photovoltaik, Solarthermie oder notwendige technische Anlagen benötigt werden; die Kombination aus Solarenergie und Dachbegrünung ist vorzusehen.

Öffentliche Räume, Innenhöfe und Straßenräume sind mit großkronigen, klimaangepassten und standortgerechten Bäumen, ausreichend großen Wurzelräumen, Versickerungs- und Retentionsflächen zu gestalten. Fassadenbegrünung ist insbesondere an stark versiegelten, hoch belasteten oder stark besonnten Standorten verbindlich zu prüfen und planerisch vorzusehen.“

Darüber hinaus sollten für die einzelnen Quartiere mindestens festgelegt werden:

- verbindliche Mindestanteile unversiegelter und begrünter Flächen,
- ein Mindestbaumkonzept für Straßen, Plätze und Höfe,
- der Erhalt wertvoller Bestandsbäume,
- ein Konzept für Regenwasserbewirtschaftung und Überflutungsvorsorge,
- Begrünungs- und Verschattungsanforderungen für Mobility Hubs, Plätze und Schulaußenflächen.

3. Mobility Hubs konkret als multimodale Umsteigepunkte definieren

Der Rahmenplan sieht Mobility Hubs am Bahnhof, an der Heinigstraße und am Europaplatz vor. Sie sollen den Umstieg zwischen Mobilitätsformen erleichtern und zugleich Sport- sowie Freizeitangebote auf den Dachflächen aufnehmen (Erläuterungsbericht, S. 10). Der Hub am Bahnhof wird zudem gegenüber dem Bahnhofsgebäude verortet und soll die unterirdische Stadtbahnhaltestelle über witterungsgeschützte, öffentlich zugängliche Zugänge anbinden (Erläuterungsbericht, S. 25–26).

Der VCD begrüßt die Grundidee multifunktionaler Mobility Hubs. Der Rahmenplan beschreibt jedoch bisher weder deren konkrete Mobilitätsangebote noch verbindliche Qualitäts- und Erreichbarkeitsstandards. Damit bleibt offen, ob es sich um tatsächlich multimodale Umsteigepunkte oder überwiegend um Parkbauten mit ergänzenden Dachnutzungen handelt.

Der VCD fordert deshalb, dass jeder Mobility Hub mindestens folgende Funktionen verbindlich nachweist:

- direkte, barrierefreie und sichere Fußwegeverbindung zum ÖPNV,
- stationsbasiertes **Carsharing**, vorzugsweise mit E-Fahrzeugen,
- Bike- und Lastenradsharing,
- ausreichend dimensionierte, wettergeschützte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen,
- Ladeinfrastruktur für E-Carsharing, E-Fahrräder und bei Bedarf private E-Fahrzeuge,
- barrierefreie Stellplätze und Abhol-/Bringzonen für mobilitätseingeschränkte Personen,
- Flächen für Taxi, Ridepooling und Lieferverkehre, ohne Fuß- und Radwege zu beeinträchtigen,
- Mobilitätsinformation, digitale Buchungs- und Echtzeitangebote,
- eine Begrünungs-, Verschattungs- und Photovoltaikstrategie für die Gebäude und Dachflächen.

Für Mobility Hubs mit Umstiegsfunktion ist außerdem eine klare räumliche Anforderung erforderlich:

„Mobility Hubs sind so anzuordnen, dass der direkte, barrierefreie Fußweg zu zentralen ÖPNV-Haltestellen in der Regel nicht mehr als 100 bis 150 Meter beträgt. Abweichungen sind im Einzelfall zu begründen.“

Der Rahmenplan sollte für jeden vorgesehenen Hub Lage, ÖPNV-Bezug, Entfernung zu den Haltestellen, Verkehrsangebot, Kapazitäten und Zugänglichkeit in einer Übersicht darstellen. Nur so können Öffentlichkeit und politische Gremien nachvollziehbar bewerten, ob die Hubs tatsächlich eine attraktive Alternative zum privaten Pkw schaffen.

4. Ergänzende Mobilpunkte und Sharing-Angebote im Quartier vorsehen

Große Mobility Hubs allein reichen für ein dicht bebautes innerstädtisches Gebiet nicht aus. Ergänzend sind wohnortnahe **Mobilpunkte** im öffentlichen Raum erforderlich. Diese sollten Carsharing, Bike- und Lastenradsharing, Fahrradabstellmöglichkeiten und gegebenenfalls Ladeinfrastruktur bündeln.

Als Orientierung für ein gut erreichbares Netz kann der Nürnberger Ansatz dienen: Dort wurde das Ziel verfolgt, in innerstädtischen Quartieren innerhalb von 350 Metern Fußweg einen Mobilpunkt mit stationsbasiertem Carsharing erreichbar zu machen.

Der VCD fordert daher:

In den Zukunftsquartieren sind ergänzende Mobilpunkte so zu verteilen, dass aus Wohnbereichen in der Regel innerhalb von maximal 300 bis 350 Metern Fußweg ein Sharing-Angebot erreichbar ist. Mobilpunkte sind möglichst in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, Quartiersplätzen, Nahversorgungsangeboten und sozialen Einrichtungen anzuordnen.

Die Mobilpunkte müssen dabei nicht großflächig sein. Gerade im Straßenraum können einzelne Carsharing-Stellplätze, Lastenradangebote, sichere Fahrradabstellanlagen und Ladepunkte den Zugang zu geteilter Mobilität wesentlich erleichtern.

5. Autofreie beziehungsweise autoreduzierte Quartiere als Planungsziel festlegen

Der Rahmenplan spricht im Quartier West von „verkehrsreduzierten Wohnstraßen“ (Erläuterungsbericht, S. 22). Dies ist ein sinnvoller erster Schritt, bleibt aber zu unbestimmt.

Die Zukunftsquartiere liegen im hochverdichteten Zentrum Ludwigshafens, verfügen beziehungsweise erhalten eine gute Anbindung an den ÖPNV und sollen kurze Wege für Fuß- und Radverkehr schaffen. Der Rahmenplan selbst betont sichere Fuß-Querverbindungen, die leichte Erreichbarkeit öffentlicher Funktionen zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie eine neue Stadtbahnhaltestelle mit kurzen Wegen.

Der VCD fordert deshalb:

- die Wohnhöfe und Wohnstraßen als **autofreie oder weitgehend autofreie Bereiche** zu entwickeln;
- notwendige Kfz-Stellplätze in wenigen, gut erreichbaren Mobilitäts- und Sammelstandorten zu bündeln;
- oberirdische Stellplätze im öffentlichen Raum nur für Carsharing, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Lieferverkehre, Rettungsdienste und begründete Sonderbedarfe vorzusehen;
- keine Durchfahrtsverkehre durch die Wohnquartiere zuzulassen;
- frei werdende Flächen für Bäume, Entsiegelung, Spiel, Aufenthalt, Radabstellen und Regenwassermanagement zu nutzen.

Damit wird nicht nur die Aufenthaltsqualität verbessert. Auch Lärm, Flächenverbrauch und sommerliche Aufheizung durch versiegelte Parkflächen und abgestellte Fahrzeuge werden reduziert.

6. Straßenbahn- und Stadtbahninfrastruktur langfristig sichern

Für den Bereich zwischen Ludwigsplatz und Helmut-Kohl-Allee ist eine neue Stadtbahnhaltestelle vorgesehen. Zudem soll eine Fuß- und Radbrücke kurze Wege sichern; bei angrenzenden Neubauten wird ein unmittelbarer Zugang von den Bahnsteigen als Möglichkeit benannt (Erläuterungsbericht, S. 14), aber durch die enge vorgesehene Bebauung und die Tieflage entsteht dort ein großer Angstraum.

Außerdem reichen die Aussagen zur neuen Haltestelle nicht aus, um die langfristige Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu sichern. Es fehlen insbesondere Aussagen zur Freihaltung von Räumen für möglichen künftige Trassen, beispielsweise durch die Bürgermeister-Grünzweig-Str. zur besseren Versorgung des Stadtteils Nord-Hemshof mit ÖPNV.

Der VCD fordert daher:

1. Im Rahmenplan ist zu erläutern, mit welchen schon erprobten Maßnahmen wie an der neuen Haltestelle verhindert wird, dass sie als Angstraum wahrgenommen wird.
2. Im Rahmenplan sind Flächen und Korridore für langfristige Erweiterungen des Straßenbahn- und Stadtbahnnetzes freizuhalten.
3. Die Anbindung der Zukunftsquartiere an bestehende und mögliche zukünftige ÖPNV-Haltestellen ist in einem integrierten ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrskonzept nachzuweisen.
4. Für den Hauptbahnhof ist zu prüfen und transparent darzustellen, wie die Stadtbahn langfristig möglichst direkt, barrierefrei und leistungsfähig an den Bahnhofsvorplatz sowie die Ebene des öffentlichen Stadtraums angebunden werden kann.
5. Alle Haltestellen und Mobility Hubs sind mit kurzen, sicheren, barrierefreien und witterungsgeschützten Fußwegen zu verknüpfen.

7. Leitbild der 10-Minuten-Stadt aufnehmen

Der Rahmenplan sollte als übergeordnetes Mobilitäts- und Stadtentwicklungsziel das Leitbild der **10-Minuten-Stadt** aufnehmen. Wesentliche Ziele des täglichen Bedarfs – ÖPNV, Nahversorgung, Bildung, soziale Infrastruktur, Grün- und Freiräume, Kultur sowie Sharing-Angebote – sollen möglichst innerhalb von zehn Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Dies entspricht dem Anspruch des Rahmenplans, die Quartiere funktional zu mischen, öffentliche Räume zu beleben und bisher getrennte Stadträume wieder zu verbinden. Eine explizite Aufnahme dieses Leitbildes würde die Planung konsequent auf kurze Wege, weniger Autoverkehr und eine höhere Lebensqualität ausrichten.

Schlussfolgerung

Der Rahmenplan enthält wichtige und begrüßenswerte Ansätze: die Umgestaltung der Helmut-Kohl-Allee zum urbanen Boulevard, die Aufwertung des Friedensparks, neue Fuß- und Radverbindungen, eine neue Stadtbahnhaltestelle sowie die Idee multimodaler Mobility Hubs.

Damit aus diesen Ansätzen tatsächlich zukunftsfähige Quartiere entstehen, müssen die Aussagen jedoch verbindlicher, messbarer und räumlich eindeutiger werden. Insbesondere braucht es:

- eine dauerhaft gesicherte Mindestfläche für den Friedenspark,
- verbindliche Standards für Schwammstadt, Begrünung, Bäume und Entsiegelung,

- klar definierte Mobility Hubs und wohnortnahe Mobilpunkte,
- kurze, nachweisbare Wege zum ÖPNV,
- autofreie beziehungsweise autoreduzierte Wohnquartiere,
- gesicherte Entwicklungsmöglichkeiten für Straßenbahn und Stadtbahn,
- das Leitbild einer sozial gerechten, klimaresilienten und fuß- sowie radverkehrsfreundlichen 10-Minuten-Stadt.

VCD Ludwigshafen-Vorderpfalz e.V.

Helmut Buchholz (Vorsitzender)

<https://rlp.vcd.org/vcd-lokal/ludwigshafen-vorderpfalz/>