



Entwicklung des Zollhofhafens der Stadt Ludwigshafen

→ Für und Wider eines innerstädtischen Einkaufszentrums



Entwicklung des Zollhofhafens der Stadt Ludwigshafen

→ Für und Wider eines innerstädtischen Einkaufszentrums

EINLEITUNG

Diese Seminararbeit setzt sich mit der Entwicklung des Zollhofhafenareals auseinander. Bei diesem Gelände handelt es sich um einen historisch bedeutenden Bereich der Stadt Ludwigshafen, denn genau hier liegen die Ursprünge der Stadt am Rhein. Heute ist die Fläche des ehemaligen Zollhofhafens untergenutzt. Doch das soll sich bald ändern, denn die Stadtentwickler planen die Errichtung eines Shopping-Centers an dieser Stelle. Mit dem Hamburger Unternehmen ECE hat sich bereits ein Investor für die Umsetzung des Projektes gefunden. Doch ein solches Einkaufszentrum in unmittelbarer Nachbarschaft zum innerstädtischen Einzelhandel hat natürlich massiven Einfluss auf die weitere Entwicklung der Innenstadt.

Diese Arbeit beschäftigt sich im Schwerpunkt mit dieser Entwicklung. Dabei beleuchten wir das Für und Wider eines innerstädtischen Einkaufszentrums anhand von Gutachten und vergleichbaren Beispielen aus anderen deutschen Städten. Am Ende entwickeln wir selbst drei denkbare Varianten eines Shopping-Centers für Ludwigshafen und wagen letztendlich eine eigene Einschätzung der Situation.

INHALTSEITENANGABEN

Titelblatt	Seite 01
Einleitung	Seite 02
Inhaltsangabe	Seite 03

SITUATION LUDWIGSHAFEN

historisch	Seite 04
überregional	Seite 05
innerstädtisch	Seite 06

PROJEKTENTWICKLUNG

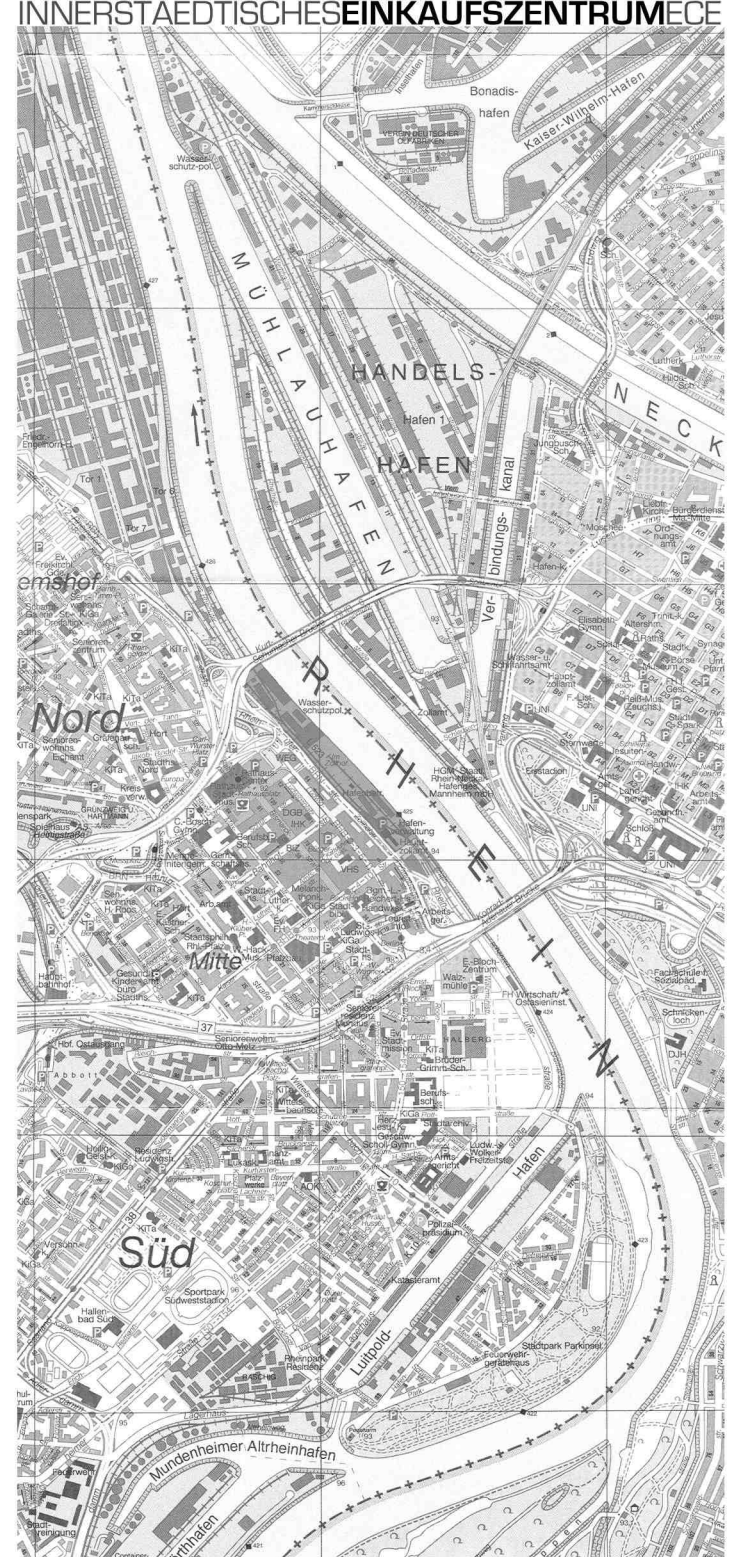
Stadtentwicklungskonzept	Seite 08
Zukunftsforum 2020	Seite 09
Meilensteine	Seite 10
Gutachten 4x	Seite 11
Wettbewerbskonzepte	Seite 19

PROJEKTEVERGLEICH

Schloss Braunschweig ECE	Seite 21
Duisburg MultiCasa	Seite 25
Duisburg DIA	Seite 26

EINSCHÄTZUNG EIGENE

eigene Beurteilung	Seite 29
Vision Zollhofhafen	Seite 30
Varianten 3x	Seite 31
Fazit	Seite 34
Quellenverzeichnis	Seite 35
Bilderverzeichnis	Seite 36



ZOLLHOFHAFEN HISTORISCH-HEUTE

HISTORISCH

Dort wo sich heute das Zollhofhafenareal befindet, liegen die Wurzeln der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Schon in der Namensgebung ist der starke Bezug zum Wasser angedeutet. Begonnen hat alles im 17. Jahrhundert mit der Mannheimer Rheinschanze, einem bedeutenden Brückenkopf auf der gegenüberliegenden Rheinseite der Stadt Mannheim. Aus dieser Anlage entwickelte sich schließlich im 19. Jahrhundert ein Hafen aus dem dann die Stadt Ludwigshafen hervorging. Im Zuge der Industrialisierung entwickelte sich die Stadt immer stärker zu einem wichtigen Industriestandort. Dieser Umstand führte dazu dass auch die Bedeutung als Umschlagplatz größer wurde und die Hafenanlagen wuchsen.

So entstand auf dem heutigen Zollhofhafenareal der Winterhafen, als Innenhafen.

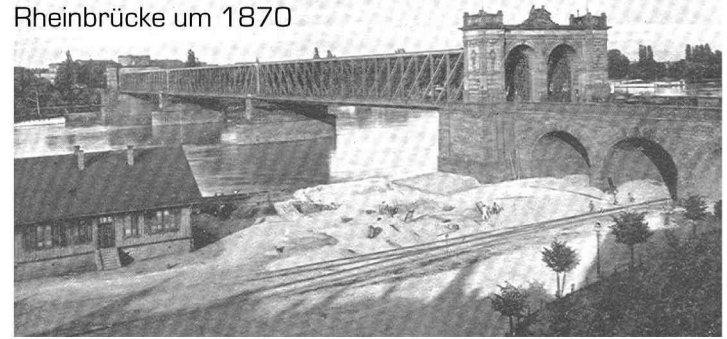
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Hafenbecken des Winterhafens wegen Platzbedarfs aufgefüllt. Und es entstand ein moderner Containerhafen.

Die Errichtung eines moderneren leistungsfähigeren Containerhafens zu Beginn des 21. Jahrhunderts an einem anderen Standort, machte den Zollhofhafen überflüssig und er wurde aufgegeben.

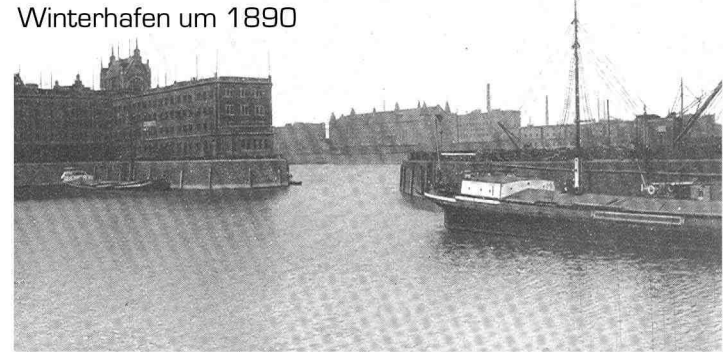
HEUTE

Heute wird der Hafen als solches kaum noch genutzt. Das Hafenareal besteht aus einigen, dem Verfall preisgegebenen Lagergebäuden, und wo früher die Container standen, erstreckt sich eine riesige, fast schon monumental anmutende betonierte Fläche. Von dem Charme des alten Industriehafens ist kaum etwas spürbar.

Rheinbrücke um 1870



Winterhafen um 1890



HEUTE mit zweiter Brücke für KFZ



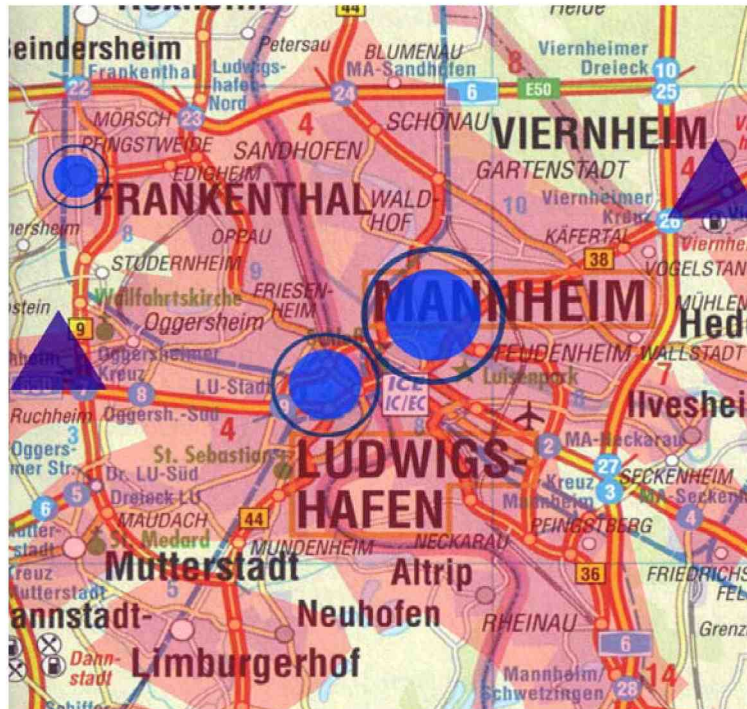
HEUTE untergenutztes Zollhofhafen-Gelände



RHEIN-NECKARDREIECK



Ludwigshafen liegt im Zentrum der Metropolregion Rhein-Neckar. Es ist eine dicht besiedelte Region mit mehreren Groß-, Mittel- und Kleinstädten. Nahezu jede Stadt verfügt über einen innerstädtischen Einzelhandel. Außerdem gibt es noch mehrere Einkaufs- und Fachmarktzentren auf der „Grünen Wiese“. Der Wettbewerb unter den Städten im Bereich Einzelhandel ist folglich enorm hoch. Auch die Ludwigshafener Innenstadt muss sich diesem Wettbewerb stellen, leidet aber zunehmend darunter. Seit einigen Jahren gibt es ein sehr großes Fachmarktzentrum im Westen der Stadt, welches zunehmend Kunden aus der Region anzieht aber auch Kunden aus der Innenstadt abzieht.



Großstadt über 300.000 Einwohner



Großstadt über 100.000 Einwohner



Mittelstadt unter 100.000 Einwohner



Einkaufszentrum auf der „Grünen Wiese“



INNENSTADTSITUATION

Die Ludwigshafener Innenstadt ist stark geprägt vom Wiederaufbau der 50er und 60er Jahre. Sie ist umschlossen von einem Gewirr aus Hochstrassen und Stadtautobahnen. In kaum einer anderen deutschen Großstadt wurde das Prinzip einer auto-gerechten Innenstadt so auf die Spitze getrieben wie hier.



Diese dominante Verkehrsplanung hat eine geordnete städtebauliche Entwicklung in großen Bereichen der Innenstadt verhindert. Gerade die Randbereiche wirken oft unstrukturiert und chaotisch.

Obwohl eine große räumliche Nähe zwischen den beiden Innenstädten Mannheims und Ludwigshafens besteht, ist diese von beiden Seiten kaum spürbar. Zu ausgeprägt sind die trennenden Verkehrsschneisen auf beiden Seiten des Rheins.

So ist selbst das Ludwigshafener Rheinufer, obwohl es gerade nur 200 Meter von der Innenstadt entfernt liegt, kaum wahrnehmbar, geschweige denn erschließbar.

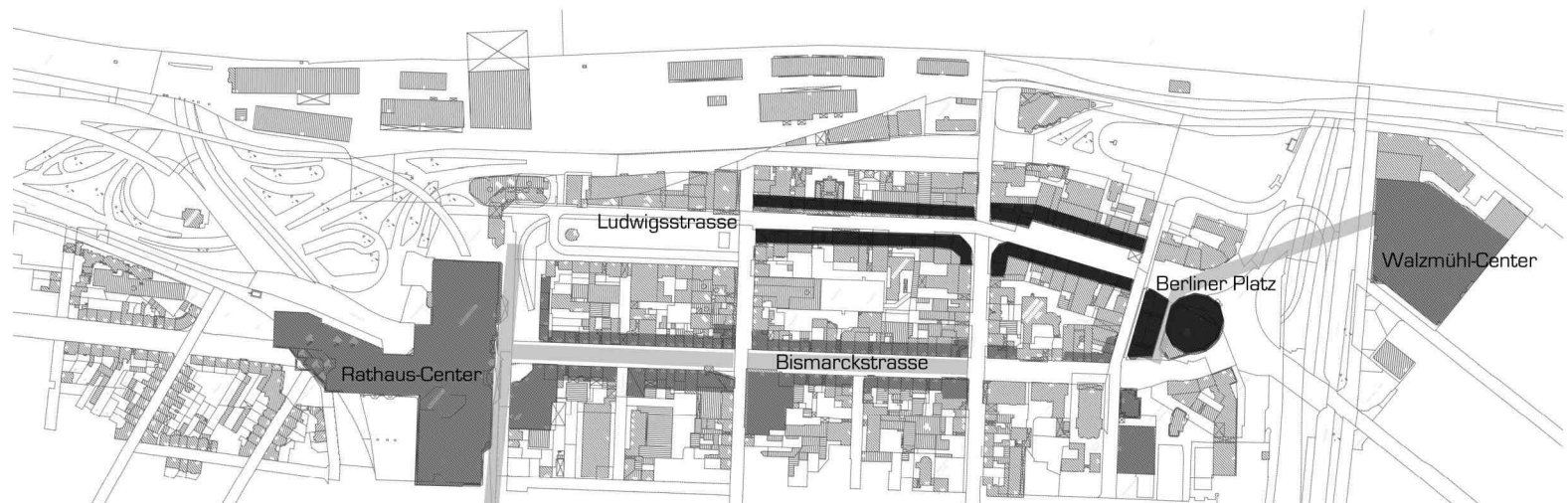
Zumindest am südlichen Rheinufer gibt es diesbezüglich positive Entwicklungen in den letzten Jahren.

EINZELHANDELSITUATION INNERSTÄDTISCH

Der innerstädtische Einzelhandel ist traditionell in einer Knochenstruktur gegliedert. An deren beiden Enden befinden sich als Magneten das Rathaus-Center im Norden, der Berliner Platz und das Walzmühl-Center im Süden. Dazwischen verlaufen parallel zueinander die beiden Einkaufsstraßen, Bismarck- und Ludwigsstraße. Die Bismarckstraße, die geradewegs auf das Rathaus-Center zuläuft, ist größtenteils als Fußgängerzone gestaltet. Ebenso sind Bereiche um den Berliner Platz den Fußgängern vorbehalten. Die Innenstadt ist zudem gut an das lokale und regionale ÖPNV-Netz angeschlossen.

„Trading Down“ Tendenzen

Der Einzelhandel in der Innenstadt ist von einem starken Zerfall gekennzeichnet. Viele leer stehende Läden und „Billig-Shops“ prägen zunehmend das Bild der Innenstadt. Vor allem im Süd-Osten der Innenstadt, entlang der Ludwigsstraße und am Berliner Platz ist diese Situation besonders kritisch. Die frühere „Nobelmeile“ Ludwigsstraße hat kaum noch „hochwertigen“ Einzelhandel zu bieten. Auch die Ansiedlung des Walzmühl-Centers als einen Magneten, hat in diesem Bereich zu keiner Trendwende geführt.



SOLLZUSTAND

Neben dem Ist-Zustand einer Stadt beschäftigen sich Stadtplaner natürlich auch mit dem Soll-Zustand. Dieser umfasst die zukünftigen Visionen und Ziele. Für die Stadt Ludwigshafen wurden sie zuletzt 1999 niedergeschrieben, im sogenannten Stadtentwicklungskonzept 2010. Nach dem „Gegenstromprinzip“ enthält es Forderungen, die dann in der Regionalplanung berücksichtigt werden. Es handelt sich um ein freiwilliges, selbstbindendes und übergreifendes Planungsinstrument der Stadt.



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2010

- enthält Leitlinien zur Zukunftssicherung Ludwigshafens
- soll Richtschnur für die Entwicklung der Stadt in den nächsten 15 bis 20 Jahren sein
- die wesentliche Umsetzung des STEK erfolgt im FNP
- ist ein selbstbindendes Planungsinstrument

Inhalt, in Bezug auf den Einzelhandel und den Zollhofhafen

- Leitlinien zur Erhöhung der City-Attraktivität und Verbesserung der Einkaufsbedingungen
- Leitlinien zur Stärkung der regionalen Position und die Stärkung der Identifikation mit der Stadt
- Leitlinie zur Heranführung zentraler Bereiche der Stadt direkt an den Rhein

Maßnahmen, konkrete Vorschläge

- Betriebe mit Magnetwirkung (Handel, Gastronomie) müssen angesiedelt werden
- attraktivere Gestaltung der öffentlichen Plätze und der privaten Gebäude
- die gute Erreichbarkeit der City (ÖPNV) soll weiter ausgebaut werden
- Stärkung des bereits angeschlagenen Einzelhandels in der Innenstadt
- Zugänglichkeit des Rheins im Bereich Zollhofhafen muss geschaffen werden
- Schaffung attraktiver Ziele im Bereich des Rheinufers



MOTTO:

*„Orte wie Ludwigshafen
sind die ersten
Seestädte auf dem Land,
fluktuierend, aufgelockert,
am Meer einer
unstatischen Zukunft“*
Ernst Bloch

ZUKUNFTSFORUM LUDWIGSHAFEN 2020

Das Zukunftsforum 2020 war ein dreitägiger Workshop unter der Beteiligung von Politikern, Stadtplanern, Architekten, aber vor allem von interessierten Ludwigshafener Bürgern. Insgesamt waren es 64 Teilnehmer. Der Workshop löste in den lokalen Printmedien ein unglaublich positives Echo aus. Die folgenden Überschriftenauszüge sollen dies verdeutlichen:

„Stadt drei Tage auf dem Prüfstand“
Mannheimer Morgen 20.03.2004

„Junge Ideen für Stadtzukunft gesucht“
Die Rheinpfalz 21.03.2004

„Mitreden, Mitdenken, Mitmachen“
neueLu 5/6 2004

„Gedanken und Visionen für die Stadt in 16 Jahren“
Die Rheinpfalz 20.09.2004

„64 Köpfe denken über Ludwigshafen nach“
Die Rheinpfalz 25.09.2004

„Konferenzschiff nimmt Kurs Richtung Zukunft“
Mannheimer Morgen 25.09.2004

„Solche Ansätze bringen die Stadt voran“
Die Rheinpfalz 27.09.2004

Das Forum wurde umfangreich dokumentiert. Die Ergebnisse, sowie zahlreiche Meinungen der Bürger wurden protokollarisch festgehalten. Rechts: zwei exemplarisch herausgegriffene Bürgermeinungen

„In der öffentlichen Diskussion um den Zollhofhafen höre ich nur das Stichwort: Bebauung – wo bleibt der Mut für eine Grüne Oase am Rhein“

Bürgerin Frau Deyerling

„Am Zollhofhafen sollte ein Kunstzeichen gesetzt werden; es handelt sich um eine zentralste Visitenkarte für Ludwigshafen; man sollte sich Zeit lassen und Groß denken, Schnellschüsse vermeiden“

Bürger Herr Heyme

STATIONEN WICHTIGE

Bei jedem größeren Projekt gibt es so genannte Meilensteine, die die wichtigsten Stationen innerhalb einer Projektentwicklung darstellen. Auch der Zollhofhafen hat in seiner Entwicklung diese wichtigen Stationen durchlaufen. Mit dem Stadtentwicklungskonzept 2010 und dem Bürgerforum haben wir zwei dieser Meilensteine bereits kennengelernt. Diese und die weiteren Projektentwicklungsdaten sind zur besseren Übersicht auf der rechten Seite in chronologischer Folge zusammengefasst:



PROJEKTENTWICKLUNG ZOLLHOFHAFEN

→ *Januar 1999*

Veröffentlichung des Stadtentwicklungskonzeptes 2010

→ *24. - 26. Sept. 2004*

Zukunftsforum Ludwigshafen 2020 (Bürgerbeteiligung)

→ *November 2005*

die vier Gutachten zum Zollhofhafen liegen der Stadt vor

→ *Ende 2005*

Wettbewerb für ein Einkaufszentrum wird ausgeschrieben

→ *27. Juni 2006*

Präsentation der Entwürfe in einem Bürgerforum

→ *10. Juli 2006*

Stadtrat beschließt neues Innenstadt Entwicklungskonzept

→ *14. Juli 2006*

Wettbewerbsbeitrag der ECE erhält den 1. Preis

→ *Januar 2007*

Vertrag zwischen ECE und der Stadt wird unterzeichnet

→ *Ende 2009*

das neue ECE-Center am Zollhofhafen soll eröffnet werden

GUTACHTEN

Ansprüche an ein Gutachten: Es soll Wissensunterschiede ausgleichen, mögliche Auswirkungen und Wechselwirkungen aufzeigen und Planungs- und Investitionssicherheit schaffen. Zudem soll es transparent, verständlich und ehrlich sein.

Die Stadt Ludwigshafen hat vier Gutachten in Auftrag gegeben, um eine Basis für weitere Planungen in der Innenstadt und auf dem Zollhofareal zu schaffen. Diese Gutachten befassen sich mit der Stadtentwicklung, dem Einzelhandel und dem Verkehr. Die für den Bereich Stadtentwicklung beauftragten Gutachter sind:

- die Forschungs- und Informationsgesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung (FIRU)
- Pfrommer + Roeder Landschaftsarchitekten und SCALA Architekten und Stadtplaner (Gruppe.S).

Das Einzelhandelsgutachten wurde erstellt von:

- der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA)

Das Verkehrsgutachten wurde verfasst von:

- Planungsbüro Obermeyer.

Während sich die planerischen Gutachten von FIRU und Gruppe.S mit der Innenstadt als ganzes und ihrer funktionalen und städtebaulichen Struktur befassen, gehen das Einzelhandelsgutachten und das Verkehrsgutachten speziell auf das Shoppingcenter-Vorhaben auf dem Zollhofareal ein. In der Regel ergänzen sich diese Gutachten, stehen aber teilweise auch im Widerspruch zueinander. Besonders deutlich wird dies im Verkehrsgutachten.

Strategiepapier FIRU
Masterplan PFROMMER
Einzelhandelsgutachten GMA
Verkehrsgutachten OBERMEYER



Gruppe.S



Alle vier Gutachten lagen im November 2005 der Stadt Ludwigshafen vor. Sie wurden anschließend im Stadtrat beraten und waren Grundlage für einen Pflichtenkatalog, den die Stadtverwaltung an die, am Wettbewerb für das Zollhofareal teilnehmenden, Investoren verteilte.

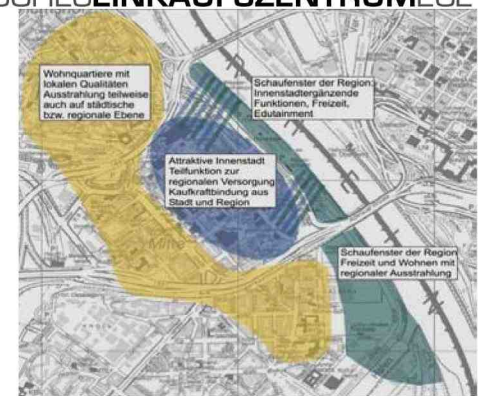
STRATEGIEPAPIER FIRU

FIRU stellt ein Handlungskonzept für Ludwigshafen dar, das sich mit der Innenstadtentwicklung auseinandersetzt. Dieses Konzept unterteilt sich in verschiedene Maßnahmen und stellt diese in Kontext zu den Zielebenen Region, Gesamtstadt und Quartier, wobei ein besonderer Fokus auf das innenstadtnahe Rheinufer gelegt wird. Demnach soll die Ludwigshafener City durch strukturelle und gestalterische Veränderungen an Ausstrahlung in die Region dazu gewinnen. Gerade die Entwicklung des Rheinufers stellt hierbei eine große Chance dar. Hier soll ein „Schaufenster der Region“ mit Funktionen wie Freizeit, Edutainment und Wohnen entstehen.

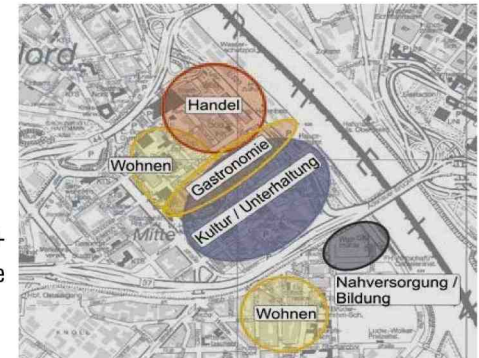
Eine attraktivere Innenstadt soll wieder mehr Kaufkraft aus der Gesamtstadt und auch der Region binden. Dies kann durch Neugestaltung, Neuordnung und Modernisierung der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen und eine stärkere Konzentration der innenstadttypischen Funktionen geschehen.

Die umliegenden Wohnquartiere sollen durch gestalterische und modernisierende Maßnahmen aufgewertet werden und ebenfalls die Ausstrahlungskraft der Innenstadt verbessern. Für eine konkrete Umsetzung dieser Ziele, sollte die Innenstadt, laut FIRU, in thematische Handlungsschwerpunkte, wie Handel, Gastronomie, Kultur und Unterhaltung, Nahversorgung und Bildung und Wohnen unterteilt werden. Diese Unterteilung sieht eine Konzentration des Handels im Norden und der Kultur und Unterhaltung im Süden der Innenstadt vor. Zwischen den beiden soll sich eine Gastronomieachse erschließen. Wohnen, Bildung und Nahversorgung treten an den Rand. Diese Handlungsschwerpunkte sollen sich auch auf das Zollhofhafenareal und das restliche Rheinufer ausdehnen und somit eine Öffnung der Innenstadt Richtung Rhein ermöglichen. Aus der Nord-Süd orientierten „Innenstadt hinter dem Rhein“ wird eine dem Rhein zugewandte, deren Ost-West orientierte Handlungsschwerpunkte „eine jeweilige Premiumposition am Fluss“ erhalten.

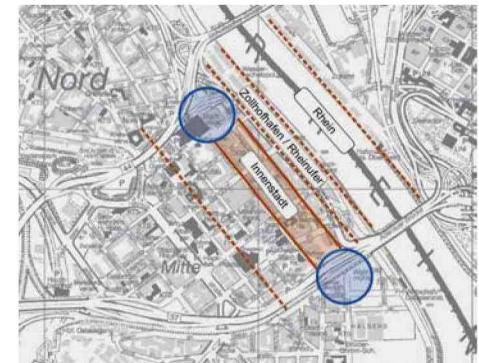
Räumliche Gliederung der Stadtentwicklungsziele



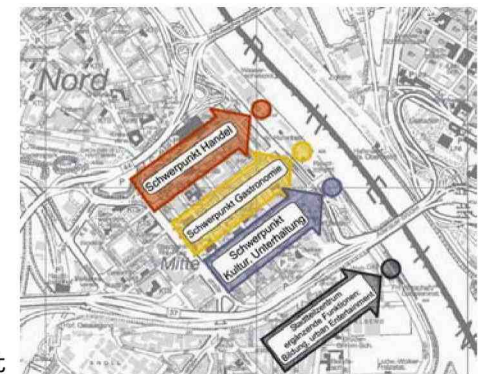
Thematische Handlungsschwerpunkte für die Innenstadtentwicklung



Jetzige Nord-Süd-Ausrichtung der Innenstadt



Drehen der Ausrichtung von Nord-Süd nach Ost-West



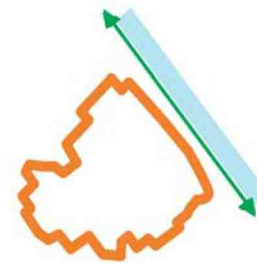
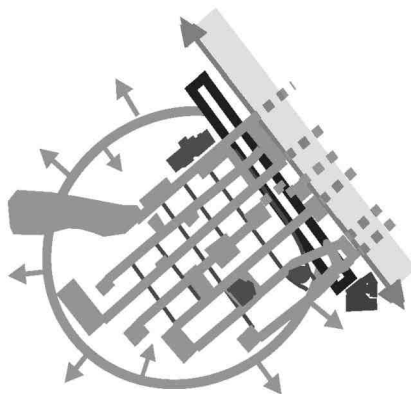
MASSNAHMENKONZEPT GRUPPE.S

Gruppe. S entwickelt einen Masterplan zur Anbindung der Ludwigshafener City an den Rhein. Zudem erstellt sie ein Maßnahmenkonzept zur funktional-gestalterischen Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt.

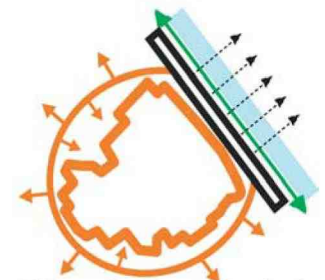
In einer städtebaulichen Analyse werden zunächst Probleme und Potentiale aufskizziert und dann folgende Lösungsansätze formuliert:

- Klärung der undefinierten Innenstadtränder entlang der Hochstraßen durch öffentliche Räume und gebaute Stadtbausteine.
- Stärkung der Querungen zum Rhein.
- Stadtboulevard parallel zum Rhein als verbindendes Element im Stadtraum

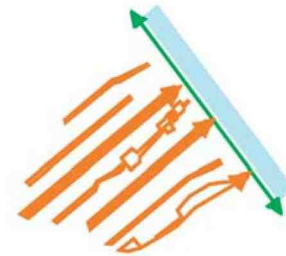
Die öffentlichen Räume und Stadtbausteine im vernetzten Innenstadt-Grundriss



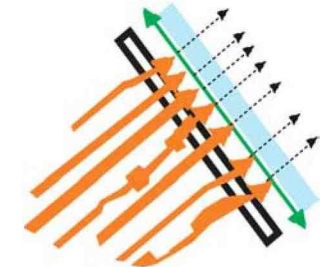
Die undefinierten Ränder des Stadtkerns



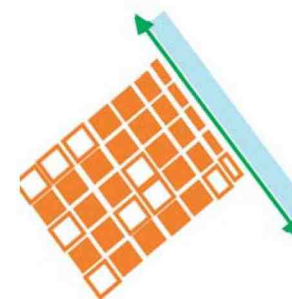
Klärung der Kernränder durch öffentliche Räume und gebaute Stadtbausteine



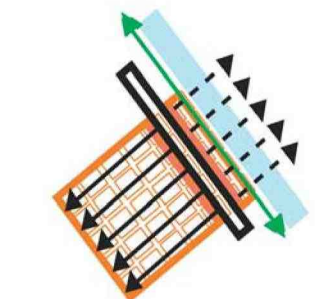
Die geschwächten Querungen zum Rhein



Stärkung der Querungen zum Rhein



Die gestauchten Stadtfelder am Rheinrand



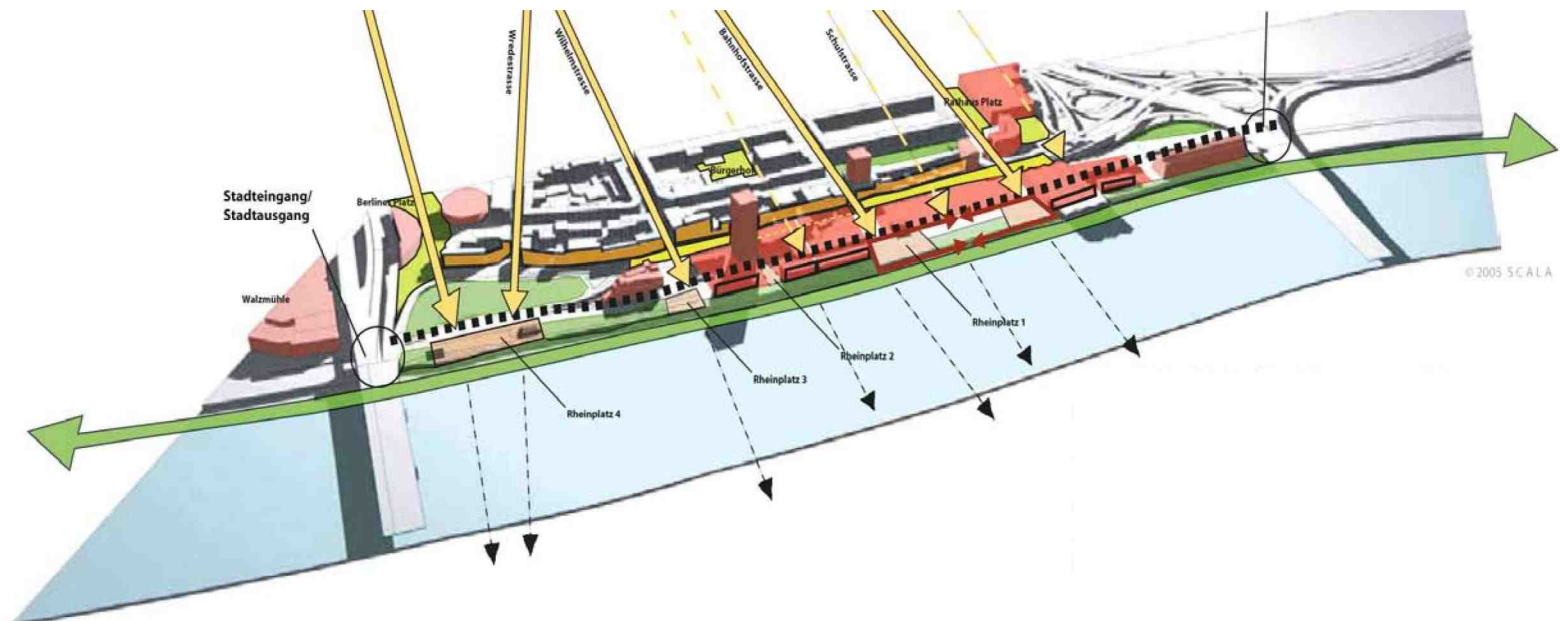
Der Stadtboulevard als Vernetzer vom trennenden Element zum Stadtraum

MASTERPLAN GRUPPE S

Aus der Analyse entwickelt Gruppe S einen Masterplan für den Zollhofhafen und die Anbindung an die angrenzende Innenstadt, der auf sechs Postulaten basiert:

- Verbindungen schaffen
- Ufer aufwerten
- Bezüge herstellen
- Reinuferstraße einbinden
- Adresse aufwerten (hier ist die Bebauung an der Rhein-Uferstraße gemeint)
- Hafen erhalten (insbesondere für Fahrgastschifffahrt)

Mögliche Entwicklungen auf dem Zollhofhafengelände sind: Ufergastronomie, Raum für Veranstaltungen und Projekte, Einzelhandel, Wohnen und Freizeitangebote



EINZELHANDELSGUTACHTEN GMA

Die mit dem Einzelhandelsgutachten betraute Gesellschaft für Markt und Absatzforschung, geht in ihrer Einschätzung zunächst auf die bestehende Einzelhandelssituation Ludwigs- hafens ein.

Der Einzelhandelsstandort steht in starker Konkurrenz zu Mannheim und auch anderen Städten in der Rhein-Neckar Region und hat gegenüber diesen in den letzten Jahren stark nachgelassen. Es sind zunehmende Zerfallerscheinungen, so genannte „Trading down“ Tendenzen, in der Innenstadt wahrnehmbar, was sich an einer hohen Leerstandsquote und einem zunehmenden Besatz mit Billiganbietern und Schnell - gastronomie zeigt.

Durch neue Investitionen und eine Verbesserung des Waren- angebotes könnte die Innenstadt an Attraktivität gewinnen und den Abwärtstrend umkehren. In diesem Zusammenhang wird die Ansiedlung eines Einkaufszentrums mit einer Ver- kaufsfläche von ca. 25.000 – 30.000 m² untersucht. Als Standort dafür wird das Gelände am Zollhofhafen in Betracht gezogen. Bei einer Zunahme der Einzelhandelsfläche von solcher Größenordnung sind zwei Szenarien für eine Innen- stadtentwicklung denkbar:

- Ein verbessertes Angebot und eine erhöhte Anziehungs- kraft können einen „Attraktivitätsgewinn“ hervorrufen und sich positiv auf die restlichen Bereiche der Innenstadt auswirken.
- Entsteht eine zu starke Konkurrenz zwischen den neuen und den bestehenden Einzelhandelsflächen, vor allem bei einem Doppelbesatz, kann der Einzelhandel Schaden nehmen. Man spricht in einem solchen Fall von „Kanniba- lisierungseffekt“.



Bismarckstraße
Haupteinkaufsstraße und Fußgängerzone

Ludwigsstraße
Früher einmal die gehobene Einkaufsstraße in der City- Heute besonders vom Leerstand betroffen



EINZELHANDELSGUTACHTEN GMA

Die wichtigsten Basisdaten zur Situation des innerstädtischen Einzelhandels sind:

Gesamtverkaufsfläche:	62.800 m ²
Umsatzleistung:	230 – 240 Mill. €
Hauptgeschäftslage:	Rathauscenter, Bismarckstraße
Markenbesatz:	unterdurchschnittlich entwickelt

Die GMA entwickelt aus der Bestandsaufnahme und der Datenanalyse drei mögliche Varianten.

Die Nullvariante bedeutet, dass es zu keiner Veränderung der heutigen Situation kommen wird. Bei dieser Variante, also keiner Realisierung eines Einzelhandelmagneten am Zollhofhafen, prophezeit das Gutachten bestenfalls einen Stillstand in der Innenstadtentwicklung, eher aber die Fortsetzung des Abwärtstrends.

Die Varianten I und II sehen die Entwicklung von Einzelhandelsflächen auf dem Zollhofareal vor, um einen Attraktivitätsgewinn für die Innenstadt zu erreichen.

Variante I schlägt ein klassisches Shopping-Center mit Textilschwerpunkt vor. In diesem Fall würde die innerstädtische Verkaufsfläche bis zu 47% vergrößert werden. Ein dadurch erhöhtes Angebot würde die Kaufkraftbindung und die Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland erhöhen. Allerdings würden die bestehenden Einzelhändler, vor allem aus den Bereichen Textil- und Elektrowaren, 20 – 30 % Umsatzeinbußen erleiden. Außerdem ist mit einer Verlagerung von Läden aus der Innenstadt in das neue Shopping-Center zu rechnen. Es wird eine „deutliche Verschiebung innerhalb der Einzelhandelsstrukturen“ geben.



Rathaus-Center: Verkaufsfläche 16.500 m² entspricht nicht mehr dem Standard moderner, regional wirksamer Shopping-Center. 1979 als 1. Shopping-Center der Stadt eröffnet

EINZELHANDELSGUTACHTEN GMA

Variante II verfolgt ein Center mit einer Fachmarktausrichtung. Zwar würde auch bei dieser Variante die Innenstadt durch eine erhöhte Kaufkraftbindung gestärkt werden, aber der Attraktivitätsgewinn wäre hier nicht ganz so hoch, wie bei Variante I.

Das Gutachten favorisiert die Variante I. Es verweist allerdings auch darauf, dass der Mietermarkt möglicherweise und auf Grund der schlechten Entwicklung in den letzten Jahren, ein Einkaufszentrum der Größe von 25.000 bis 30.000 m² nicht annehmen würde.

Bei der Realisierung eines solchen Centers am Zollhofhafen, ist dieses an die bestehende Innenstadt bestmöglich anzubinden, um gegenseitig von einander zu profitieren. Gerade die Fußgängerverbindungen mit der Bismarckstraße, die Kfz-Erschließung und die Funktionsverteilung innerhalb des Centers sind für ein Zusammenwirken von Einkaufszentrum und Innenstadt besonders wichtig. In diesem Zusammenhang ist auch die Gestaltung der öffentlichen Räume am Zollhofhafen von großer Bedeutung.

Als Fazit sieht das Gutachten, ohne einen weiteren Magneten, keinerlei Aufschwung für den Einzelhandel in der Innenstadt. Es ist „maximal von Stillstand auszugehen“.

Es erläutert aber auch, dass ein Center am Zollhofhafen starke strukturelle Umbrüche in der City zur Folge hätte. Trotzdem sollte die Stadt diese Chance ergreifen und die Ansiedlung in Erwägung ziehen. „Denn keine Experimente bedeuten zwar kein Risiko, aber auch keine Chance.“



Querung zum Rhein an der Bahnhofsstraße

Querung zum Rhein an der Kaiser-Wilhelm-Straße



VERKEHRSGUTACHTEN OBERMEYER

Das Planungsbüro Obermeyer geht im vorliegenden Gutachten auf eine mögliche Verkehrssituation ein, die sich im Falle eines Shoppingcenters auf dem Zollhofhafenareal ergeben würde.

Demnach ist ein solches Center auf dem Gelände generell denkbar, unter der Voraussetzung, dass größere verkehrstechnische Maßnahmen durchgeführt werden. Denn durch die entsprechende Verkaufsfläche eines solchen Shoppingcenters bedingt, ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Umgebung des Zollhofhafens zu rechnen. Der Gutachter geht hier von 12.000 zusätzlichen Kfz-Fahrten (6.000 Zu- und 6.000 Abfahrten) am Tag aus. 60 % dieser Fahrten werden dabei auf die nördlich gelegenen Straßen verteilt. Eine Verkehrssimulation hat für diese Straßen eine Überlastung in Spitzenzeiten aufgezeigt. Um in diesen Bereichen Rückstauungen zu vermeiden, sind angemessene verkehrstechnische Maßnahmen durchzuführen. Eine Erschließung des Areals ist über die ehemalige Hafenzufahrt möglich, wenn die Kreuzungssituation zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Zollhofstraße verbessert wird. Im Bereich von Kreuzungen sind ebenerdige Fußgängererschließungen nicht überall möglich. Es wird eine Fußgängerquerung nördlich der Bahnhofsstraße oder am Rheinblock empfohlen. Eine Erschließung südlich der Bahnhofsstraße würde zu Rückstauungen in dieser führen. Daneben gibt es auch noch Möglichkeiten Übergänge außerhalb der Kreuzungen zu schaffen.

Ein Shoppingcenter dieser Größe macht auch ein Parkhaus notwendig, das sowohl von Norden, als auch von Süden erschlossen werden kann.

Die Erschließung des Centers mit einem Kfz hat für den Gutachter Priorität und die der Fußgänger ist „letztlich in Abhängigkeit“ von dieser zu wählen.



Hochstraßen nördlich des Zollhofhafens

Rheinuferstraße mit Zollhofhafen



BEITRÄGE WETTBEWERB

Auf Basis der vier Gutachten lobt die Stadt Ludwigshafen Ende 2005 einen Wettbewerb für ein Einkaufszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Zollhofhafens aus.

Auftraggeber: Stadt Ludwigshafen
 Präsentation: am 27. Juni 2006 in einem öffentl. Forum
 Entscheidung: am 14. Juli 2006 im Stadtrat

An diesem Wettbewerb beteiligen sich:

- Hanseatische Betreuungs- und Beteiligungsgesellschaft unter dem Titel: ***Rhein-Promenaden***
- Management für Immobilien AG unter dem Titel: ***Ludwigshafen-Arcaden***
- Hamburger Familienunternehmen ECE unter dem Titel: ***Rhein-Gallerie Ludwigshafen***

Als Wettbewerbsgewinner geht nach der Stadtratsitzung vom 14. Juli 2006 das Hamburger Unternehmen ECE hervor.

Steckbrief ECE:

- seit 40 Jahren ein Familienunternehmen
- Vorstandsvorsitzender Alexander Otto (Otto-Konzern)
- 100 Großprojekte, 2 Mrd. € Bauvolumen im Jahr
- 83 Einkaufszentren gebaut, 15 in Planung,
- insgesamt 2.400.000 m² Verkaufsfläche



Wettbewerbsbeitrag von **HBB/RKW**



Wettbewerbsbeitrag von **mfi**



Wettbewerbsgewinner **ECE**

RHEIN-GALLERIE LUDWIGSHAFEN

Die Ziele der ECE-Planung orientieren sich fast 1:1 an den Aussagen der Gutachten. Diese Inhalte spielen für die öffentliche Außenwirkung des Projektes natürlich eine große Rolle:

PLANUNGSZIELE

- Erhöhung der überregionalen Kaufkraftbindung
- Erweiterung der Innenstadt zur Rheinpromenade
- Schaffung architektonischer Identität
- Vernetzung mit der bestehenden Fußgängerzone
- Schaffung eines städtischen Platzes

PROJEKTDATEN

- 110 Shops auf zwei Ebenen (EG/1.OG)
- 30.000 m² Verkaufsfläche
- 1.200 PKW-Stellplätze auf zwei Ebenen (2.OG/DG)
- Investitionsvolumen ca. 150.000 Mio. Euro
- 1200 Arbeitsplätze

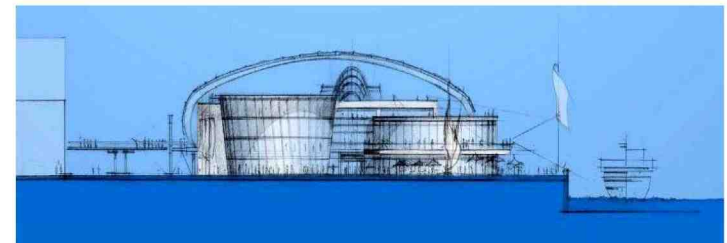
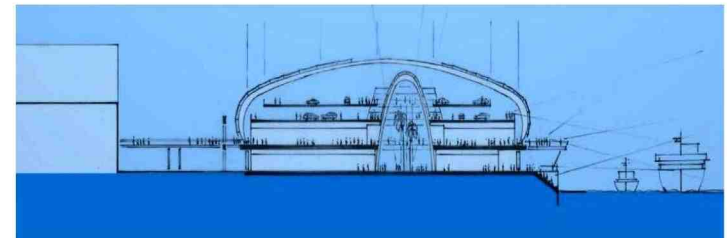
ECE selbst interessiert sich selbstverständlich viel stärker für die Projektdaten, die für die Wirtschaftlichkeit einer solchen Investition von großer Bedeutung sind. Die Daten entsprechen im übrigen erstaunlich genau denen des Karlsruher ECE-Centers.

Der Besatz im Center selbst ist dabei ebenfalls sehr ähnlich. Er gewährleistet, dass eine solche Shopping-mall ab circa 20.000m² Verkaufsfläche völlig autark, das bedeutet, vom übrigen innerstädtischen Einzelhandel unabhängig funktioniert.



Lageplan:

Rheinufer / ECE-Center / Innenstadt



VERGLEICHENDE PROJEKTE

Um sich ein möglichst reales Bild von den Auswirkungen dieser ECE-Planung für die Stadt Ludwigshafen machen zu können, lohnt es sich in jedem Fall vergleichbare Projekte dieser Größe zu betrachten.

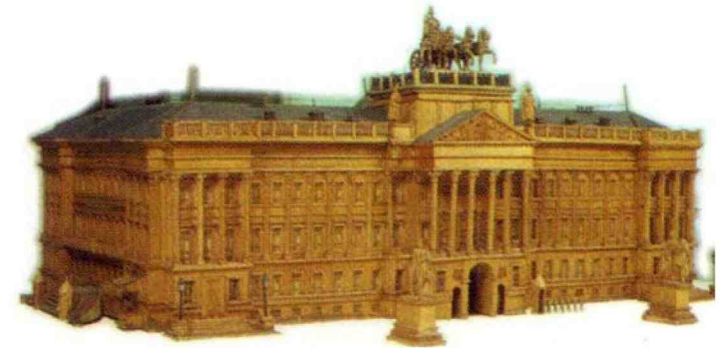
Das erste dieser Beispiele sind die Braunschweiger Schloss-Arkaden, ebenfalls eine ECE-Planung mit vergleichbaren Eckdaten.

Was die beiden Projekte am deutlichsten unterscheidet ist sicher die Architektursprache. Während es sich bei der Rhein-Gallerie in Ludwigshafen um einen modernen Glasbau handelt, geht es beim Braunschweiger Beispiel um die formale „Wiederauferstehung“ des längst zerstörten Welfenschlosses inmitten der Stadt.

Der Vertrag zwischen dem Hamburger Investor ECE und der Stadt Braunschweig wurde im September 2002 geschlossen. Die Eröffnung dieser so genannten „Rekonstruktions-Shopping-mall“ soll im Frühjahr dieses Jahres stattfinden. Doch wie kam es dazu, dass ECE eine Schloßfassade rekonstruierte und um was handelt es sich dabei genau?

STECKBRIEF

- Eröffnung im Frühjahr 2007
- geplant und gebaut durch ECE
- 30.000m² Verkaufsfläche auf 3 Ebenen
- 150 Shops (Schwerpunkt Mode)
- ca. 1.700 PKW-Stellplätze
- im Einzugsgebiet ca. 1 Mio. Einwohner



DIE BRAUNSCHWEIGER SCHLOSS ARKADEN

eine Schloßrekonstruktions-Shopping-mall



BRAUNSCHWEIGER SCHLOSS-ARKADEN

→ *Der obere Plan*

zeigt den ehemaligen Schloßpark als „Grüne Oase“ im Herzen der Stadt Braunschweig, so wie er sich von 1960 bis zum Jahr 2005 darstellte.

→ *Der mittlere Plan*

zeigt den Grundriss des herzoglichen Residenzschlosses. Es war im Krieg stark beschädigt worden, nur die Außenhülle war noch gut erhalten. Im Jahr 1955 bekam die Stadt Braunschweig vom Land Niedersachsen das Schloß geschenkt. Angesichts knapper Kassen entschied man sich 1959 dann jedoch mit einer Ein-Stimme-Mehrheit gegen eine Sanierung und damit für den Abriss der Schloßruine inmitten der Stadt.

→ *Der untere Plan*

zeigt den Vorschlag des Investor ECE aus dem Jahr 2002. Die Planung sah vor, die Schloßmauern als eine Art vorgehängte [Schein-]Fassade zu rekonstruieren. Hinter dieser Hülle aus Sandstein verbirgt sich allerdings eine klassische Shopping-mall (blau-markierter Bereich). Dieser Bereich nimmt fast die gesamte Fläche des Schlossparks ein. Trotzdem kann dieser Vorschlag die Stadt Braunschweig offenbar überzeugen.



BRAUNSCHWEIGER SCHLOSS-ARKADEN

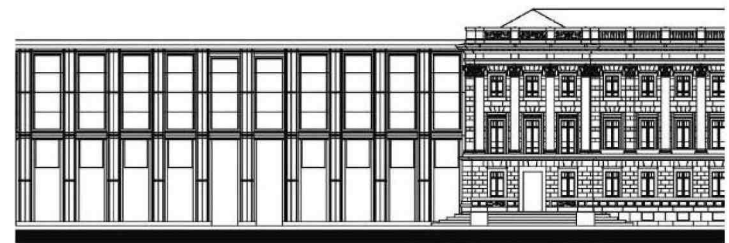
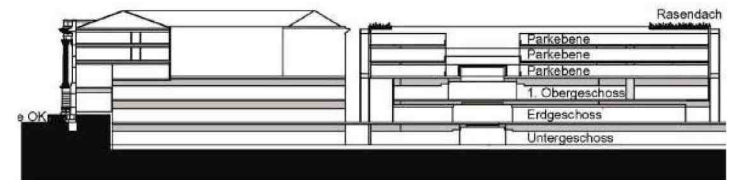
Anfänglich begeistert von dieser Idee eines rekonstruierten Schlosses, genehmigt die Stadt Braunschweig im Juli 2004 einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Vorhaben- und Erschließungsplan mit Hilfe der ausschlaggebenden Bürgermeister-Stimme. Der mit dieser Entscheidung verbundene Streit spaltete die Bürgermeinungen und rückte die Stadt selbst in den Blickpunkt überregionalen Interesses, das wegen der Einbindung dieses Projektes in die Kandidatur zur Kulturhauptstadt Europas 2010 umso aufmerksamer verfolgt wurde.

Es folgten Diskussionen über den ökologischen Wert des Parks, über die Einzelhandelsverträglichkeit des Projektes und über die städtebauliche Entwicklung. In der weiteren Folge kam es zu Protesten, Demonstrationen und zu Klagen der angrenzenden Bürger wegen Nichteinhaltung von Abstandsflächen. Keiner der Kläger hatte letztendlich Erfolg. Selbst eine Normenkontrollklage der Bürger wurde abgewiesen.

Selbst unter Architekten kommt es zu sehr kontroversen Diskussionen über das Konzept und den damit verbundenen Umgang mit der Stadtgeschichte. 93% der Mitglieder des BDA im Regierungsbezirk Braunschweig wandten sich in einem offenen Brief gegen das ECE-Kaufhausprojekt im Schlosspark und plädierten für ein Umdenken in der Stadtpolitik.



Modellfoto



Stadt Braunschweig

Vorhaben- und Erschließungsplan

BRAUNSCHWEIGER SCHLOSS-ARKADEN

Die Bürger der Stadt sind letztendlich dazu gezwungen, sich im April 2005 feierlich von ihrem Schlosspark als innerstädtischen Erholungsraum zu verabschieden. Danach umgab ein 900 Meter langer und 2 Meter hoher Bauzaun das Gelände. Drei Tage später brachten die Bürger ihren Protest gegen die Abholzung des Parks durch eine von mehr als 2500 Menschen gebildete Kette rund um das Areal zum Ausdruck. Eine im Juni 2005 vom Infratest-Dimap durchgeführte Umfrage ergab ein für die Stadtverwaltung niederschmetterndes Ergebnis. 71% der Befragten lehnten das Projekt ab.



Abschied vom Schlosspark im April 2005



Blick in den gerodeten Park kurz vor Baubeginn

Im Sommer 2006 feierten dann aber doch viele Braunschweiger die Wiederauferstehung ihrer Schloßfassade.

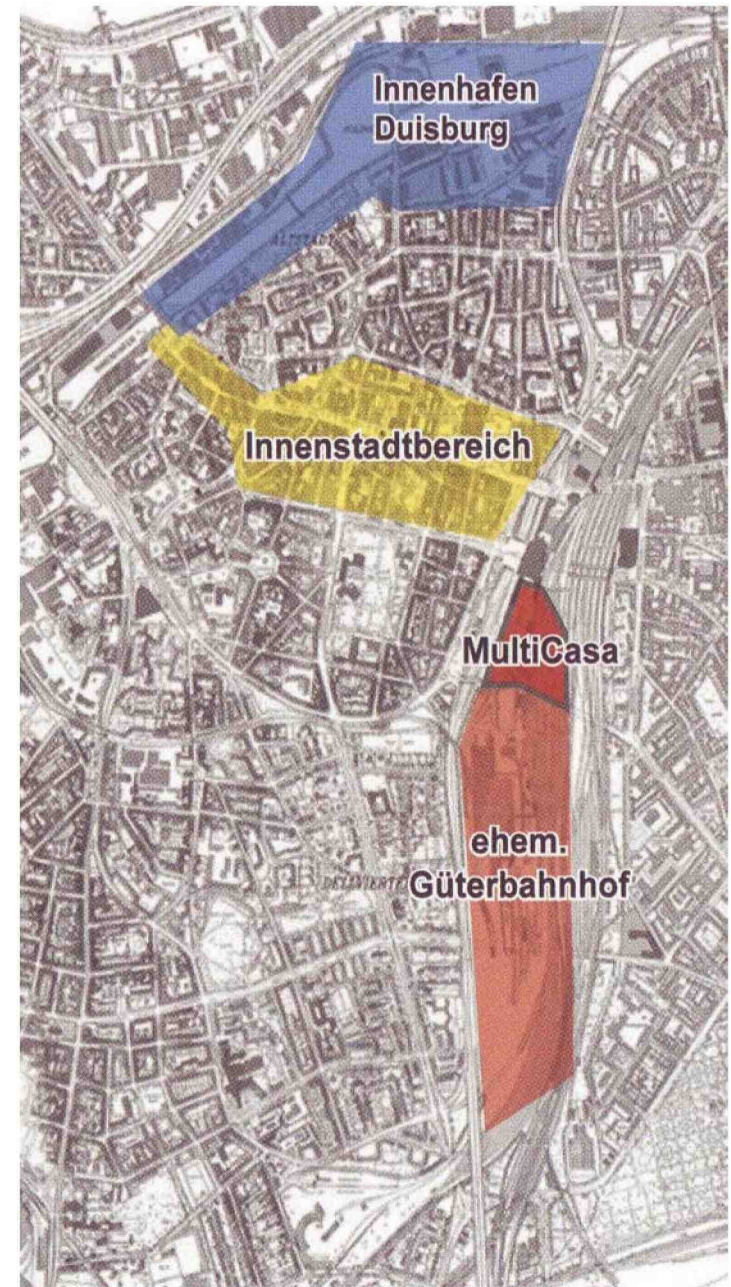


VERGLEICHENDE PROJEKTE DUISBURG

In Duisburg gab es seit Ende der neunziger Jahre Pläne, auf dem Gelände eines ehemaligen Güterbahnhofes östlich der Innenstadt, ein neues gigantisches Shopping- und Erlebnis-Center Namens Multi Casa mit einer Verkaufsfläche von bis zu 160.000m² zu errichten.

Die schlagartige Erweiterung der vorhandenen Innenstadtverkaufsfläche von ca. 120.000m² um 130% hätte wohl verheerende Folgen für ihre weitere Entwicklung gehabt. Das Projekt hatte eine starke Anziehungskraft auf die unterschiedlichsten Investoren, die sich gegenseitig die Klinke in die Hand gaben. Mit ihnen wechselten auch die Architekten, u.a. Teherani aus Hamburg und Shin Takamatsu aus Japan.

Letzten Endes ist das Unternehmen nach über sieben Jahren im Juni 2005 gescheitert. Der Rat hat sich mehrheitlich dagegen entschieden, zu Gunsten eines neuen Städtebau- und Einzelhandelskonzeptes in der Duisburger City.



Entwicklungsbereiche in Duisburg
mit Standort des geplanten Multi Casa

DIADUISBURG

Das Projekt Duisburger Innenstadt aufwertung, kurz DIA, ist als Gegenreaktion auf das Multi Casa Vorhaben entstanden. Es wurde von einer Planungsgemeinschaft, bestehend aus IHK, der Bundesarbeitsgemeinschaft für Mittel- und Großbetriebe (BAG) und örtlichen Akteuren, ins Leben gerufen und ist ein Modellprojekt für „nicht kommunale“ Planung.

Das eigens dafür entwickelte städtebauliche Konzept des Düsseldorfer Architekturbüros RKW (Rhode, Kellermann, Wawrowsky) sieht eine Stärkung der zentralen Innenstadtachse vor. Es basiert auf einer Stärken-Schwächen-Analyse des Dortmunder Planungsbüros Junker und Kruse. Diese sieht in der Duisburger City viele einzeln verstreute Potentiale, die allerdings nicht miteinander verknüpft sind. Eine Verbindung dieser könnte die Innenstadt als ganzes stärken und nach außen wieder attraktiver machen. Zudem sollte die monoton aufgebaute und dadurch zu lang wirkende Innenstadtachse in der optischen Wahrnehmung verkürzt werden.

Das Konzept beinhaltet nicht einen Masterplan für die gesamte City, sondern lediglich für ihre zentrale Achse, die Königsstraße. So soll die Konzentration der Maßnahmen in diesem Bereich und der damit verbundene Attraktivitätsgewinn in die restliche Innenstadt ausstrahlen und somit zum Motor für ihre künftige Entwicklung werden.

Im Detail sieht das Konzept die Entwicklung der Achse in eine Einkaufsstraße mit Knochenstruktur vor, d.h. mit größeren Anziehungspunkten an den beiden Enden und kleinteiligeren Bereichen dazwischen. Durch diese Neubebauung und die Umgestaltung des Straßenraumes wird die Königsstraße optisch neu gegliedert und verliert somit ihre eintönige unattraktive Wirkung.



DIA - Maßnahmenkonzept

DIA - Modellfoto



CITY-PALAIS UND FORUM

Ein wichtiger aber sehr umstrittener Schritt für die weitere Entwicklung der Duisburger Innenstadt war der Abriss der denkmalgeschützten Mercatorhalle aus den 50er Jahren. An deren Stelle sollte ein multifunktionaler Gebäudekomplex mit einem Veranstaltungs- und Kongresszentrum, einem Casino, Gastronomie und Einzelhandel entstehen. Die damaligen Planungen für das Multi Casa Projekt am ehemaligen Güterbahnhof verursachten aber bei potentiellen Mietern zu viel Unsicherheit, so dass eine Realisierung unmöglich schien. Erst nach den Kommunalwahlen 2004 und durch einen neuen Investor wurden die Planungen wieder aufgenommen und bald darauf mit dem Bau begonnen. Zum Jahreswechsel 2006/ 2007 wird das City Palais eröffnet.

Auch das Forum, ein innerstädtisches Shoppingcenter ist ein wichtiger Impulsgeber für die Innenstadt. Es wird seit 2003 von der Firma AM Development Germany GmbH geplant und befindet sich zur Zeit im Bau. Im Gegensatz zu dem gescheiterten Multi Casa liegt es nicht in einer Randlage, sondern ist in die vorhandenen Innenstadtstrukturen integriert. Es wird unter anderem auf dem Gelände des alten Karstadt Kaufhauses errichtet, wobei wiederum ein neuer Karstadt in das Center eingefügt wird. An den ca. 50.000 m² Gesamtverkaufsfläche macht der Karstadt mit einem Anteil von 15.000 m² sogar das größte Einzelgeschäft aus. Daneben sind etwa 150 weitere Einzelhandelsgeschäfte vorgesehen. Laut einem Einzelhandelsgutachten der CIMA Stadtmarketing wird das Forum die Kaufkraftbindung deutlich vergrößern und somit den Einzelhandel in der Königsstraße stärken.



das City-Palais Duisburg

- Eröffnung Anfang 2007
- 21.000 m² Mietfläche
- 670 PKW-Stellplätze
- beinhaltet Konzerthalle und Casino

das Forum Duisburg

- im Einzugsgebiet leben 1,4 Mio.
- ca. 50.000 m² Verkaufsfläche
- 1.300 PKW-Stellplätze
- beinhaltet Einzelhandel, Gastronomie und Freizeiteinrichtungen



ENTWICKLUNG DUISBURG

Während der langjährigen Planungsphase für das gescheiterte Multi Casa Projekt, kam die Entwicklung in der Innenstadt beinahe zum Stillstand, da die nötige Planungssicherheit auf Grund der ungewissen Zukunft gefehlt hat. Seit die Pläne für das Multi Casa vom Tisch sind und eine großflächige Ansiedlung von Einzelhandel auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände nicht mehr zur Debatte steht, erlebt die Innenstadt einen neuen Aufschwung, da ihre Zukunft nun gesichert scheint. Es gibt viele Neubau- und Modernisierungsvorhaben. Langfristige Planungen sehen eine starke Verknüpfung mit dem Innenhafenareal vor, das zur Zeit nach dem Masterplan von Sir Norman Foster entwickelt wird.

FAZIT

An diesem Beispiel ist es gut ersichtlich, welches hohe Risiko mit einem derart großen Projekt einhergeht, wenn sich eine Stadt davon abhängig macht. Die Unsicherheit über dessen Realisierung machte eine stetige Entwicklung in der Innenstadt über Jahre fast unmöglich, da eine dafür notwendige Planungssicherheit fehlte.

Durch die Ablehnung des Vorhabens hat Duisburg noch einmal die Kurve gepackt. Eine Realisierung und somit die Konzentration eines derart großen Einzelhandelsmagneten auf einen Punkt, hätte die Innenstadt vor massive Probleme gestellt und wohl ihren Niedergang eingeläutet. Nun ist Duisburg auf dem besten Weg eine attraktive Innenstadt zu bekommen und somit im Wettbewerb mit den vielen anderen Ruhrgebietsstädten sehr gut mitzuhalten.

Zum Schluss bleibt folgendes signifikante Zitat festzuhalten:

„Investorenplanung sollte nicht der Ausgangspunkt einer Stadtentwicklungsstrategie sein, sondern umgekehrt.“



Luftbild der Duisburger Innenstadt mit Baugrundstück für das City Palais



Das City Palais in Bau



Abriß des alten Karstadt - Hier entsteht das neue Forum Duisburg

BEURTEILUNG EIGENE

Ludwigshafen-Innenstadt und Zollhofhafen

Die Auseinandersetzung mit Ludwigshafen und seiner Einzelhandelssituation hat uns dazu bewogen, eine eigene Strategie für die Innenstadt und den Zollhofhafen zu entwickeln. Die Basis hierfür bilden die uns vorliegenden Daten und Analysen. Zunächst geben wir eine allgemeine Beurteilung zur Lage der Innenstadt und des Zollhofhafens ab. Darauf bauen wir schließlich drei mögliche Varianten in Form von Rahmenplänen auf.

Einzelhandel in der Innenstadt

Wir sind der Meinung, dass eine Ergänzung des vorhandenen Sortimentes durchaus Sinn machen würde. So wäre dies auch durch ein neues Einkaufszentrum denkbar. Entscheidend hierbei sind aber Größe und Lage. Es sollte mit dem bestehenden Rathaus-Center und der Haupteinkaufsstraße (Bismarckstraße) harmonieren und nicht konkurrieren. Mögliche Standorte dafür wären auf dem Zollhofgelände, unter der Voraussetzung, dass es für Passanten sehr gut erreichbar ist oder in der Innenstadt, als integrierte Stadtgalerie. Die Einzelhandelssituation soll insgesamt kompakter und konzentrierter gestaltet werden. Um Trading-Down-Tendenzen entgegenzuwirken, sollen die südöstlichen Bereiche rund um den Berliner Platz umstrukturiert werden und nicht weiter Einzelhandelskonzepte verfolgen. Dort soll es eine stärkere Konzentration auf Kultur, Gastronomie und Entertainment geben.



Bismarckstraße im nördlichen Bereich

Der Berliner Platz im Süden



VISION ZOLLHOFHAFEN

Unsere zweite Beurteilung befasst sich mit der möglichen Entwicklung am Zollhofhafen. Wir sehen dort eine große Chance für die Öffnung und Erweiterung der Innenstadt Richtung Rhein. Da auf dem Areal die historischen Ursprünge Ludwigshafens liegen, ist es für die Stadt von besonderer Bedeutung. Man sollte deshalb bei der Planung mit Bedacht vorgehen und eine nachhaltige Entwicklung begünstigen. Durch mögliche Nutzungen, wie Kultur, Sport, Gastronomie, Einzelhandel und Büros soll das Gelände zu einem Anziehungspunkt in der Innenstadt werden. Ein Einkaufszentrum ist nur denkbar, wenn es nicht zu groß wird, um weder autark von der Innenstadt funktionieren zu können, noch zu viel Fläche zu verbrauchen. So sollten die Freiflächen so viel wie nötig und sowenig wie möglich versiegelt werden, um auch einen Naherholungsraum für die Innenstadt zu schaffen. Derzeit sind nämlich keine nennenswerten innenstadtnahen Grünflächen vorhanden. In diesem Zusammenhang ist auch eine Rekonstruktion des historischen Winterhafens denkbar.



Potential Rheinufer

Gigantische versiegelte Fläche



Zollhofhafenareal mit der Innenstadt
und Mannheim auf der anderen Rheinseite



VARIANTE EINS

- Die erste Variante sieht ein kompakteres, nicht autarkes Einkaufscenter mit maximal 20.000m² Verkaufsfläche auf dem Zollhofareal vor.
- Das Angebot soll den Einzelhandel der Innenstadt sinnvoll ergänzen, statt in direkter Konkurrenz zur Fußgängerzone zu stehen.
- Der bisherige, innerstädtische Einzelhandel soll sich auf die Bismarckstraße und das Rathaus-Center konzentrieren.
- Der zunehmende Leerstand im süd-östlichen Teil soll neue Nutzungen im Rahmen einer Kulturachse zwischen Walzmühlcenter und Rheinufer finden. Für diesen Bereich sind Hotellerie, Gastronomie und die verschiedensten Kultureinrichtungen angedacht.
- Das teilweise unbebaute Zollhofareal bietet attraktive Freiflächen für die Gestaltung eines öffentlichen Platzes direkt am Rhein. Das Rheinufer wird zur Promenade ausgebaut und somit ein Freizeit- und Erholungsraum für die Ludwigshafener Innenstadt, die sich stark zum Rhein orientiert.

→ kompaktes Einkaufscenter auf dem Zollhofareal!

→ als sinnvolle Ergänzung des Einzelhandels!

→ Konzentration des bisherigen Einzelhandels!

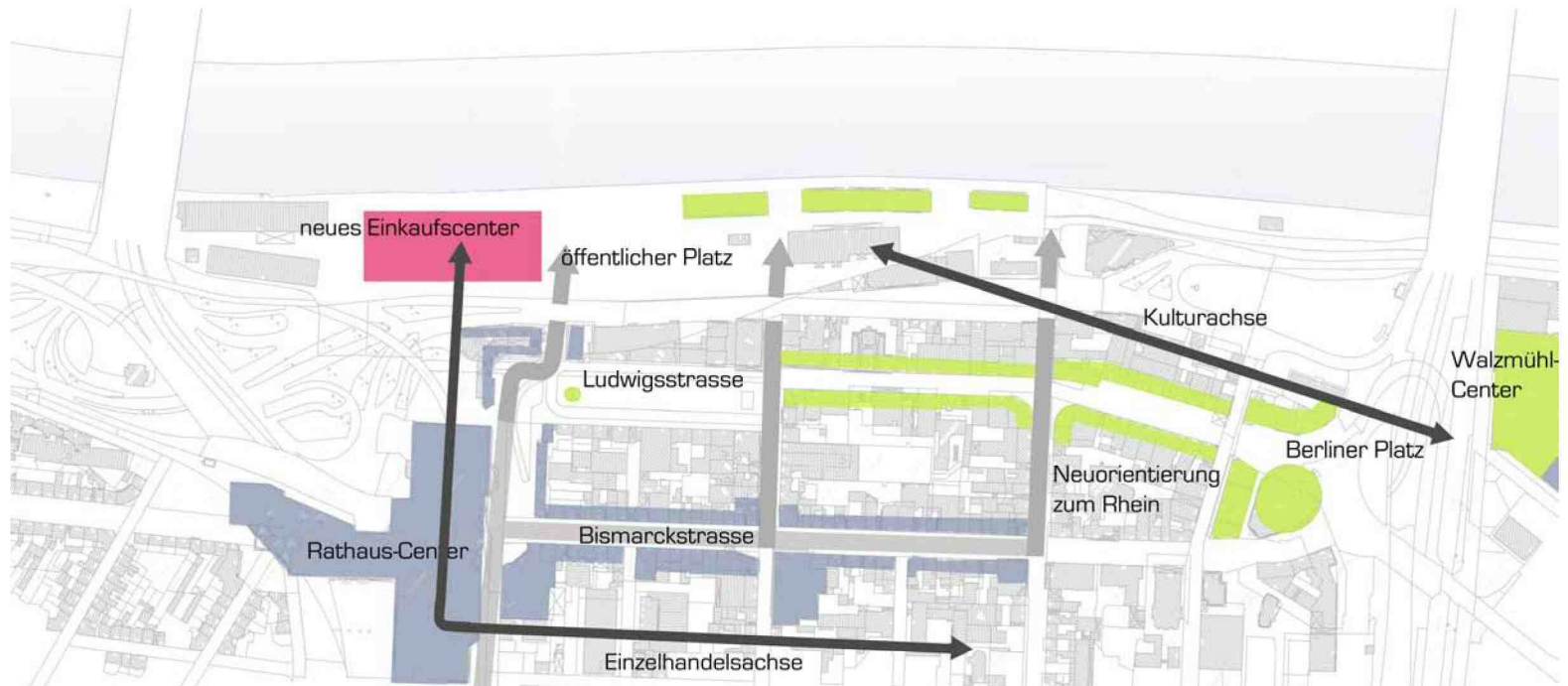
→ neue Nutzungen für Leerstand!

→ Kulturachse im süd-östlichen Bereich!

→ öffentlicher Platz am Zollhofhafen!

→ das Rheinufer wird zur Promenade!

→ „Ludwigshafen kehrt zum Rhein zurück“!



VARIANTE ZWEI

- Die zweite Variante sieht ein Einkaufscenter mit 15.000m² Verkaufsfläche in der Bismarckstraße als Ergänzung des dort bestehenden Einzelhandels vor.
- An dieser Position bekommt es eine wichtige Funktion als Bindeglied zwischen der vorhandenen Fußgängerzone und der neuen „Kulturachse“.
- Das Center vom Typ „Stadtgalerie“ fügt sich in die bestehende Blockrandbebauung ein und öffnet sich mit mehreren Eingängen zu allen Seiten. (Vergleich: Fünf Höfe in München)
- Mit einem hohen Anteil an Gastronomie kann es sowohl die Fußgängerzone (tagsüber) als auch die Einrichtungen der neuen Kulturachse (nachts) bedienen.
- Das weiterhin unbebaute Zollhofareal bleibt damit frei für weitere Kultureinrichtungen und die Schaffung einer Rheinufersperrpromenade mit rekonstruiertem Winterhafen als attraktiver Freizeit- und Erholungsraum direkt am Rhein.

→ Einkaufscenter in der Fußgängerzone!

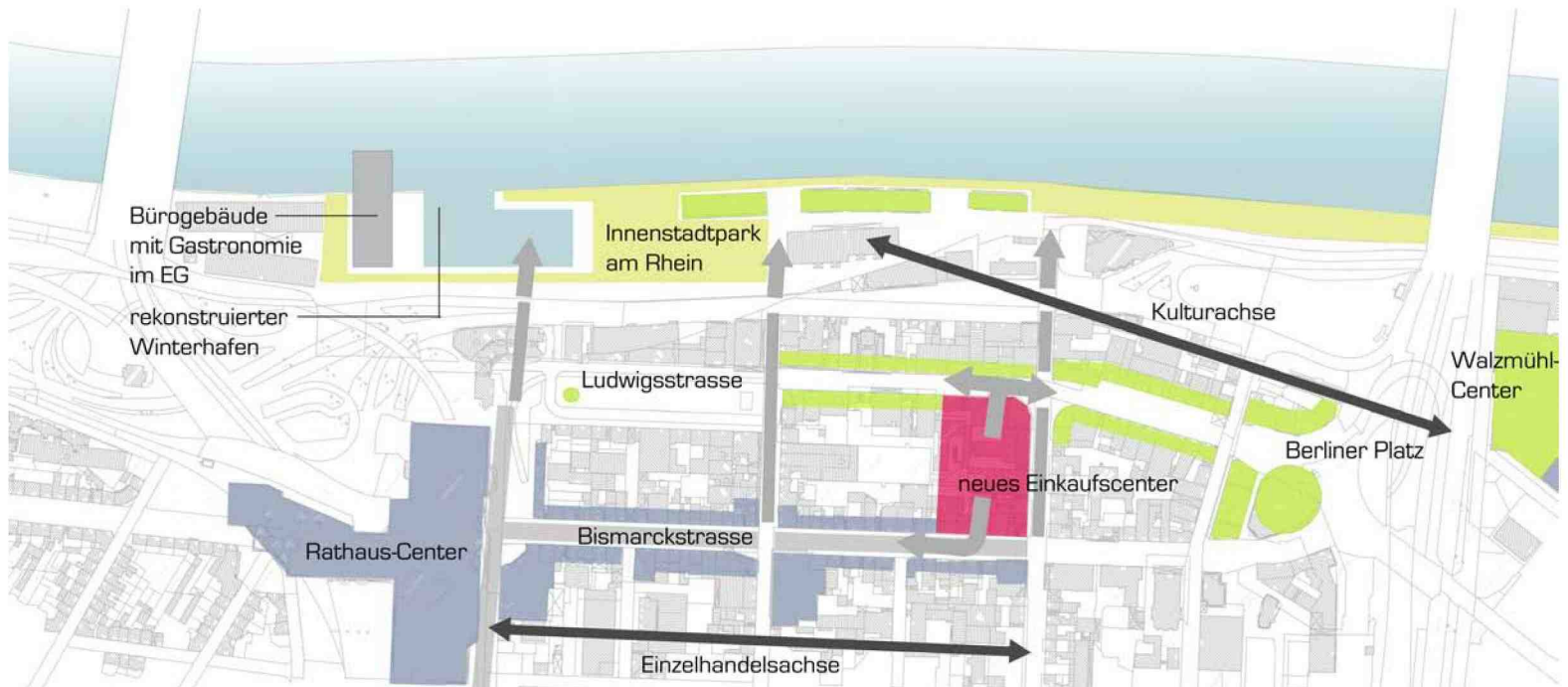
→ als Bindeglied zur neuen Kulturachse!

→ in Form einer integrierten Stadtgalerie!

→ von allen Seiten zugänglich!

→ pulsierendes Zentrum! (tagsüber und nachts)

→ Zollhofareal wird zum Stadtpark am Rheinufer!



VARIANTE DREI

- Die dritte Variante sieht ein Einkaufscenter mit maximal 20.000m² Verkaufsfläche zwischen der Ludwigsstraße und der Rheinuferstraße vor. Gerade an dieser Position bekommt es eine wichtige Funktion als Bindeglied zwischen der Innenstadt und dem Zollhofhafen.
- Das Center fügt sich in die bestehende Blockrandbebauung an der Rheinuferstraße ein. Mit seinem großzügigen Durchgang vom Ludwigsplatz zum Zollhofhafen unterstreicht es seine Funktion, die Innenstadt bis zum Rheinufer zu führen, und garantiert eine öffentliche Fußgängerdurchquerung über die stark befahrene Rheinuferstraße hinweg.
- Somit kann das Einkaufscenter als Katalysator für die weitere Entwicklung Ludwigshafens als Stadt am Rhein wirken und die zukünftige Rheinpromenade zu einem voll integrierten Teil der Innenstadt machen.
- Das weiterhin unbebaute Zollhofareal bleibt damit frei für die Umnutzung zum „Innenstadtpark“ am Rheinufer.

→ Einkaufscenter an der Rheinuferstraße!

→ als Bindeglied zwischen Innenstadt und Rheinufer!

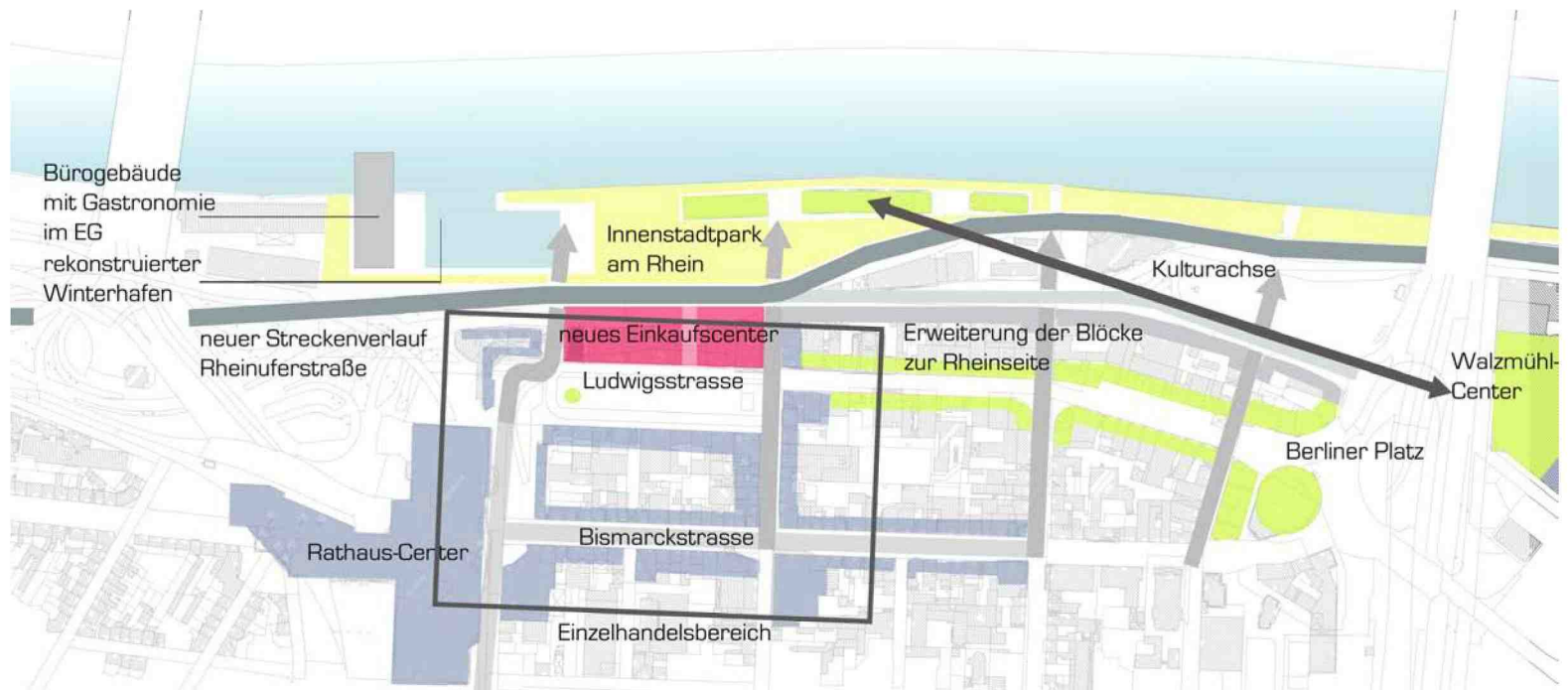
→ mit großzügigem Durchgang – „Tor zum Rhein“!

→ dauerhaft öffentlich! (unabhängig von Öffnungszeiten)

→ Katalysator für weitere Entwicklung!

→ Rheinufer und Innenstadt wachsen zusammen!

→ Zollhofareal wird zum Stadtpark am Rheinufer!



FAZIT

Es gibt kein Patentrezept für die nachhaltige Integration eines Shopping-Center in der Innenstadt. Dies gilt auch oder gerade für das Projekt am Zollhofhafen. Wie so oft läuft es auch hier auf eine vernünftige Abwägung der Faktoren hinaus.

Der politische Druck auf die Stadtentwickler in Ludwigshafen ist sicher sehr groß. Die Politiker, sowie die Investoren mit ihren verlockenden Argumenten drängen auf eine schnelle Entscheidung.

Ganzheitlich betrachtet bietet sich für die Stadt Ludwigshafen die Chance, sich wieder zum Rhein zu öffnen und somit langfristig ein attraktives Alleinstellungsmerkmal gegenüber den anderen Städten im Rhein-Neckar-Dreieck zu sichern. Diese Entwicklung sollte strategisch genau durchdacht sein. Ein Shopping-Center ist nur ein, aber sicher nicht der einzige Baustein, der zu dieser Entwicklung beitragen kann.

Ein gesunder Einzelhandel ist einer der wichtigsten Indikatoren für die Lebendigkeit einer Stadt und es ist unserer Ansicht nach sehr fraglich, ob das ECE-Center am Zollhofhafen, in der momentan geplanten Form, einen Beitrag dazu leisten kann?

Wir meinen, die Stadt Ludwigshafen sollte noch einmal einen Schritt zurück gehen, und ein weiteres Gutachten in Auftrag geben, das allgemeiner gehalten, d.h. nicht primär auf ein Einkaufszentrum im Zollhofhafen zugeschnitten ist und somit auch andere Nutzungen und Möglichkeiten einbezieht.

→ *für das Projekt Zollhofhafen gibt es kein Patentrezept!*

→ *vernünftige Abwägung der verschiedenen Faktoren!*

→ *politischer Druck auf die Stadtentwickler!*

→ *eine schnelle Entscheidung wird gefordert!*

→ *Öffnung zum Rhein als Alleinstellungsmerkmal!*

→ *Shopping-Center als einziger Entwicklungsbaustein?*

→ *Einzelhandel als Indikatoren für die Lebendigkeit!*

→ *ist das ECE-Center der passende Beitrag dazu?*

→ *Notwendigkeit eines nicht spezifischen Gutachtens!*

→ *andere Nutzungen und Möglichkeiten mit einbeziehen!*

QUELLENVERZEICHNIS

Seite 3	http://de.wikipedia.org/wiki/Ludwigshafener_Rheinhafen
Seite 6	Stadtentwicklungskonzept 2010, Entwurf vom Januar 1999
Seite 9	Dokumentation Zukunftsforum Ludwigshafen 2020, September 2004
Seite 10	www.ludwigshafen.de/standort/entwicklung_innenstadt/ , Dezember 2006
Seite 11	www.ludwigshafen.de/standort/entwicklung_innenstadt/gutachten/ , Dezember 2006 Stadt Ludwigshafen, Pressemeldung: ECE baut Einkaufscenter am Zollhofhafen, 14. Juli 2006
Seite 12	Handlungskonzept Innenstadt Ludwigshafen, FIRU mbH, Juli 2005
Seite 13	Ludwigshafen, eine Stadt kommt an den Rhein, Postulate Blatt 2, Gruppe.S, Juli 2005 Städtebauliche Entwicklung Zollhofhafen in Ludwigshafen, Erläuterungen, Gruppe.S, Sept. 2005 Maßnahmenkonzept, Gruppe.S, März 2006
Seite 15	Kurzfassung der GMA-Markt- und Standortuntersuchung, Nov. 2005
Seite 18	Stadt Lu., Pressemeldung: Verkehrs- und Einzelhandelsgutachten zum Zollhofhafen liegen vor, 23.11.05
Seite 19	Wettbewerbspräsentationen: HBB/MFI/ECE, Januar 2006
Seite 20	www.ludwigshafen.de/standort/entwicklung_innenstadt/zollhofhafen/entwurf_des_investors/ , Febr. 07
Seite 21	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 147 ff.
Seite 25	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 201 ff.

HINWEISE

Dies ist eine im Rahmen des Seminars *BASICS* entstandene Seminararbeit. Alle in diesem Dokument verwendeten Bildmaterialien, die urheberrechtlich oder / und markenrechtlich geschützt sind, werden in diesem Dokument zu Lehrzwecken (Studienzwecken) verwendet. Bildmaterialien sind teilweise bearbeitet (z.B. Ausschnitt oder Farbformat)

Diese Seminararbeit wurde durch die Urheber sorgfältig erstellt und ist nur für seminarinterne Lehrzwecke bestimmt. Es wird keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität übernommen.

BILDERVERZEICHNIS

Seite 1	eigene(s) Bild(er)
Seite 2	eigene(s) Bild(er)
Seite 3	Bilderarchiv: Institut für Bauplanung und Entwerfen, Universität Karlsruhe (TH)
Seite 4	Bilderarchiv: Institut für Bauplanung und Entwerfen, Universität Karlsruhe (TH), eigene(s) Bild(er)
Seite 5	Strassenatlas Deutschland, GeoGraphic Publishers GmbH & Co.KG, München, Mai 2004
Seite 6	eigene(s) Bild(er), Google Earth, 2007
Seite 7	Institut für Bauplanung und Entwerfen, Universität Karlsruhe (TH), (überarbeitet)
Seite 8	www.ludwigshafen.de
Seite 9	Dokumentation Zukunftsforum Ludwigshafen 2020, September 2004
Seite 10	Dokumentation Zukunftsforum Ludwigshafen 2020, September 2004
Seite 11	www.ludwigshafen.de/standort/entwicklung_innenstadt/gutachten/ , Dezember 2006
Seite 12	Handlungskonzept Innenstadt Ludwigshafen, FIRU mbH, Juli 2005
Seite 13	Ludwigshafen, eine Stadt kommt an den Rhein, Postulate Blatt 2, Gruppe.S, Juli 2005
Seite 14	Ludwigshafen, eine Stadt kommt an den Rhein, Postulate Blatt 2, Gruppe.S, Juli 2005
Seite 15	eigene(s) Bild(er)
Seite 16	www.thehighrisepages.de/hhkartei/ludraths.jpg
Seite 17	eigene(s) Bild(er)
Seite 18	www.basf.com/corporate/images/lmg0017.jpg www.ludwigshafen.de/standort/entwicklung_innenstadt/zollhofhafen/
Seite 19	Wettbewerbspräsentationen: HBB/MFI/ECE, Januar 2006
Seite 20	www.ludwigshafen.de/standort/entwicklung_innenstadt/zollhofhafen/entwurf_des_investors/ , Febr. 07
Seite 21	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 149
Seite 22	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 150, (überarbeitet)
Seite 23	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 150 u. 153
Seite 24	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 158 f. www.braunschweig.de
Seite 25	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 202
Seite 26	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 206
Seite 27	„Angriff auf die City“, Walter Brune, Droste-Verlag, Düsseldorf 2006, Seite 208 f.
Seite 28	www.citypalais-duisburg.de/data/Luftbild_2_big.jpg www.citypalais-duisburg.de www.forumduisburg.de/
Seite 29	Maßnahmenkonzept, Gruppe.S, März 2006, eigene(s) Bild(er)
Seite 30	eigene(s) Bild(er), Bilderarchiv: Institut für Städtebau und Landesplanung, Universität Karlsruhe (TH)
Seite 31-33	Bilderarchiv: Institut für Bauplanung und Entwerfen, Universität Karlsruhe (TH), (überarbeitet)