

neue

Lu

SONDERAUSGABE JANUAR 2014

Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?



CITY WEST

RAUM FÜR NEUE
STADTIDEEN

SONDERAUSGABE
ZUR BÜRGERBETEILIGUNG

SONDERAUSGABE JANUAR 2014

| | |
|--|----|
| EDITORIAL | 3 |
| IMPRESSUM | 3 |
| VORSTELLUNG DER PLANUNGSVARIANTEN | |
| „Stadtstraße lang“ | 4 |
| „Hochstraße neu“ | 6 |
| „Stadtstraße kurz“ | 10 |
| „Hochstraße versetzt“ | 12 |
| RÜCKANTWORTBOGEN | 8 |
| CITY WEST | |
| Die Bürgerbeteiligung | 14 |
| Der Planungsprozess | 14 |
| Auf den Blickwinkel kommt es an | 15 |
| TERMINE | 16 |



Ludwigshafen
Stadt am Rhein

IMPRESSUM

neue Lu
Das Magazin der Stadtverwaltung
Ludwigshafen am Rhein

Sonderausgabe zur Bürgerbeteiligung
„City West: Abriss der Hochstraße Nord –
und was kommt danach?“

Das Planungsvorhaben „City West – Raum
für neue Stadtideen“ knüpft an den Stadt-
umbauprozess „Heute für morgen“ an.

Stand der Informationen: Januar 2014

Herausgeberinnen:
Stadtverwaltung Ludwigshafen und
W.E.G.
WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft
Ludwigshafen am Rhein mbH

Anschrift der Redaktion:
Stadtverwaltung:
Postfach 211225
67012 Ludwigshafen am Rhein
Telefax: (0621) 504-2049
E-Mail: pressestelle@ludwigshafen.de

W.E.G.
Rathausplatz 10+12
67059 Ludwigshafen am Rhein
Telefax: (0621) 504-2379
E-Mail: info@weg-ludwigshafen.de

Redaktion:
Sigrid Karck
(Stadtverwaltung; verantwortlich)
Telefon (0621) 504-3013
Helga Hofmann (W.E.G.)
Telefon: (0621) 504-3128

Fotos: V.KON.media, Trier;
Stadtverwaltung Ludwigshafen

Gestaltung: merkwaerdig.com

Verlag: RHEINPFALZ Verlag und
Druckerei GmbH & Co. KG
Amtsstraße 5-11
67059 Ludwigshafen

Vertrieb:
PVG Pressevertriebs GmbH
Flomersheimer Straße 4
67071 Ludwigshafen

Gesamtherstellung:
Pva Druck und Mediendienstleistungen
Industriestraße 15
76829 Landau

LUDWIGSHAFEN DISKUTIERT: REDEN SIE MIT!

„Abriss der Hochstraße Nord – und was kommt danach?“ – dieses Thema wird die Menschen in der Stadt in den kommenden Wochen, Monaten und Jahren beschäftigen. Tatsache ist: Die Hochstraße Nord ist so beschädigt, dass sie nicht repariert werden kann, sondern abgerissen werden muss. Grund hierfür ist in erster Linie die starke Zunahme des Schwerlastverkehrs in den vergangenen Jahren. Dies führte bereits vor Jahren dazu, dass wir einen Teil der Hochstraße für den Lkw-Verkehr sperren mussten.

Die Stadt Ludwigshafen möchte den Sanierungsfall als Chance für ihre Stadtentwicklung nutzen und hat daher ein Team erfahrener Ingenieure beauftragt, verschiedene Möglichkeiten durchzurechnen und zu planen, in welcher Form die Hochstraße Nord ersetzt werden kann. Dabei gab es keine Denkverbote, aber klare Vorgaben und Rahmenbedingungen: Alle Möglichkeiten, wie die Straße ersetzt werden kann, müssen dem Anspruch der Leistungsfähigkeit genügen. Das heißt, sie müssen den – großteils überörtlichen – Verkehr bewältigen können. Denn: Die Hochstraße Nord in ihrer jetzigen Form ist eine regionale Verkehrsader, die die Pfalz mit Mannheim verbindet. Die überörtliche Bedeutung der Straße ist auch Grundlage für uns in der Stadtverwaltung, Gespräche mit dem Land Rheinland-Pfalz und dem Bund aufzunehmen, denn wir sind der Überzeugung, dass die Ludwigshafener Steuerzahler und Steuerzahlerinnen nicht allein die Last dafür tragen können. Daher machen wir uns für eine auf mehreren Schultern liegende Lastenverteilung stark.

Bevor wir nun in vertiefte Gespräche mit möglichen Partnern und Fördergeldgebern gehen, wollen wir gemeinsam mit Ihnen, liebe Bürgerinnen und Bürger, in der Stadtgesellschaft diskutieren, mit welcher der möglichen Varianten zur Hochstraßenerneuerung wir in diese Gespräche gehen sollen. Wir befinden uns rein planungsrechtlich, und das ist wichtig für alle Förderungen sowie unser weiteres Vorgehen, in einem sehr frühen Stadium. Wir haben dennoch große Mühe darauf verwendet, alle vier realistischen Varianten zur Hochstraße Nord sehr intensiv zu prüfen und nun in gleichberechtigter Form öffentlich zur Diskussion zu stellen. Dies sind: die „Hochstraße neu“ als Neuaufbau in bestehender Führung; die „Hochstraße versetzt“ als Neuaufbau, leicht südlich verlegt; die „Stadtstraße kurz“ als kürzere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rathaus-Center und die „Stadtstraße lang“ als längere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rheinuferstraße.

Im Stadtrat und beim Bürgerforum am 20. Januar im Pfalzbau haben wir erstmals alle vier Varianten präsentiert. Es folgt nun eine intensive Phase der Bürgerinformation und der Bürgerbeteiligung. Nutzen Sie bitte die Möglichkeiten, unter www.ludwigshafen-diskutiert.de mitzumachen, Ihre Meinungen und Anregungen abzugeben. In dieser Sonderausgabe der *neuen Lu* finden Sie einen Rückantwortbogen, auf dem

Sie uns gerne auch schriftlich Ihr Feedback geben können. Wir laden Sie zu Spaziergängen unter die Hochstraße ein und ganz besonders auch zu unserem weiteren Bürgerforum, das am Mittwoch, 5. Februar 2014, im Kulturzentrum „dasHaus“ stattfinden wird.

Bitte schauen Sie sich die Varianten in aller Ruhe an. Wir haben dazu Themenschwerpunkte oder Kriterien entwickelt, anhand derer wir diskutieren möchten. Es ist uns wichtig zu erfahren, welcher Blickwinkel für Sie besonders bedeutsam ist – sei es als Nachbarin und Nachbar, Anwohnerin und Anwohner, als Geschäftsmann oder Geschäftsfrau, Autofahrerin und Autofahrer, sei es unter dem Gesichtspunkt der Kosten, des Klimaschutzes oder der Entwicklungspotenziale für unsere Stadt.

Für Ludwigshafen ist die Frage „Abriss der Hochstraße Nord – und was kommt danach?“ von zentraler Bedeutung und eines der größten Stadtentwicklungsvorhaben der Nachkriegsgeschichte. Daher haben wir großen Wert auf eine angemessene und zeitgemäße Bürgerinformation und -beteiligung gelegt. Auch für uns ist dies in dieser Form ein lernender Prozess. Wir sind offen für Ihre Anregungen.

Ihre

Eva Lohse

Dr. Eva Lohse
Oberbürgermeisterin



„STADTSTRASSE LANG“

Längere ebenerdige Stadtstraße zwischen Lorientallee und Rheinuferstraße

BESCHREIBUNG

Eine mehrspurige und rund 860 Meter lange ebenerdige Stadtstraße, die geradlinig bis zur Rheinuferstraße führt, schafft als einzige Variante eine Sichtachse zur Rheinuferstraße. Die Auf- und Abfahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke sind optimiert. Der Europaplatz selbst wird Teil einer Promenade zwischen Rhein und Friedenspark. Zugleich entsteht dort eine übersichtliche und großzügige Verbindung zwischen Hemshof und Innenstadt. Der Teilabriss der nördlichen Verkaufsflächen des Rathaus-Centers und ein Ersatzbau Richtung Parkplatz Jaegerstraße bilden die Grundlage für diese Planungsvariante und werden vom Eigentümer sowie von der ECE, die Betreiberin des Rathaus-Centers ist, konstruktiv begleitet. Wie bei der „Stadtstraße kurz“ bleibt die Straße für den Verkehr auch in den Spitzenzeiten – morgens zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr und abends zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr – ausreichend leistungsfähig mit einer noch stabilen Verkehrsqualität. Die Fahrzeit aus der Pfalz Richtung Mannheim verlängert sich im Durchschnitt um rund zweieinhalb Minuten.

Die Stadtstraße hat großzügige, durchgängige Rad- und Fußwege bis zur Rheinpromenade. Baumreihen entlang der Fahrbahn geben der „Stadtstraße lang“ eine städtische Atmosphäre. Die ebenerdige Straßenführung bis zur Rheinuferstraße erweitert die städtebaulichen Möglichkeiten. Sie hat voraussichtlich die kürzeste Bauzeit mit weniger als acht Jahren. Die Kosten werden insgesamt die Günstigsten sein – veranschlagt sind sie mit 270 Millionen Euro. Die Belastungen der Nachbarn durch Autoabgase oder Feinstaub liegen wie bei allen Varianten unter den Grenzwerten des Bundesumweltamts. Jede Variante – egal ob Hochstraße oder Stadtstraße – erfordert nach heutigem Maßstab außerdem Lärmschutzmaßnahmen.



Der Übersichtsplan zeigt die Lage der „Stadtstraße lang“.

Sonderausgabe neue Lu Januar 2014

BAUZEITEN

Die Gesamtbauzeit für die „Stadtstraße lang“ beträgt weniger als acht Jahre. Der Teilabriss der nördlichen Verkaufsflächen des Rathaus-Centers läuft unabhängig davon bereits vor dem Straßenbau. Eine Verlagerung der Mall hätte den großen Vorteil allen anderen Lösungen gegenüber, dass das Rathaus-Center von den Straßen- und Brückenarbeiten am wenigsten betroffen ist. Leerstände während der Bauzeit werden hier am wenigsten befürchtet. Die Gesamtbauzeit für den West- und Mittelteil der Stadtstraße beträgt zirka dreieinhalb Jahre.

Die lange Stadtstraße hat gegenüber den anderen Lösungen den Vorteil, dass große Teile der neu zu errichtenden Auf- und Abfahrten am Anschluss an die Kurt-Schumacher-Brücke ohne bauliche Zwänge gebaut werden können. So kann die Hauptfahrbahn Richtung Mannheim unabhängig von der noch in Betrieb befindlichen Verkehrsführung erstellt werden. Die Bauzeit für den Nordbrückenkopf liegt bei mehr als sieben Jahren. Insgesamt ist während der knapp achtjährigen Bauzeit trotz weiträumiger Umleitungsbeschilderung fünf Jahre lang mit starken Verkehrsbeeinträchtigungen, Staus und Verlagerungseffekten zu rechnen. Dies gilt für alle Varianten.

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN

Die „Stadtstraße lang“ ist wie ihre kürzere Variante großzügig angelegt mit breiten Seitenräumen und Baumreihen. Durch die neu geführten Auf- und Abfahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke entstehen an der 860 Meter langen Stadtstraße zusätzlich attraktive Flächen für neue Gebäude – direkt gegenüber dem Rathaus-Center. Insbesondere entlang der Dessauer Straße zeigen sich durch die neue Ausformung des Brückenkopfs positive Auswirkungen. Der Blick vom Hemshof in Richtung Rhein wird wieder frei. Auch ergeben sich

für Fußgänger und Radfahrer aus dem Stadtteil Hemshof neue Möglichkeiten, die Rheinuferstraße ebenerdig zu überqueren und zukünftig über das Zollhofgelände entlang des Rheins bis zur Parkinsel zu gehen.

Wie bei der kurzen Variante entsteht zwischen Rathaus-Center und Lorientallee ein neues Stadtquartier mit Wohnungen und Büros. Gute Chancen, dann vorhandene Flächen zu vermarkten, bestehen in erster Linie bei den ebenerdigen Straßenvarianten. Der große Gewinn: neue Möglichkeiten für innerstädtischen Wohnen und Arbeiten am Friedenspark und der City.

KOSTEN

Die Gesamtkosten für den Bau der „Stadtstraße lang“ liegen nach derzeitigem Stand bei rund 270 Millionen Euro inklusive Teilabriss der Rathaus-Mall (Stand Januar 2014). Die Kosten beziehen sich auf einen voraussichtlichen Baubeginn 2018. Bei einer Bauzeit von knapp acht Jahren muss mit Preissteigerungen und damit wachsenden Kosten gerechnet werden. Die notwendigen Anpassungen an ein künftiges Preisniveau treffen für alle vier Varianten zu. Die jährlichen Unterhaltskosten für die „Stadtstraße lang“ liegen bei rund 1,08 Millionen Euro. Elf Millionen Euro kommen dazu, um Anschlüsse an vorhandene Straßen und neue städtebauliche Erschließungen herzustellen. Die „Stadtstraße lang“ gilt im Vergleich zu allen anderen Planungsvarianten als langfristig die wirtschaftlichste.

NACHBARN

Die lange Stadtstraßenlösung bietet sehr gute Chancen für die angrenzenden Quartiere, da es von der Lorientallee bis zur Rheinuferstraße keine trennenden Hochstraßen und unbelebtes Brachland gibt. Stattdessen werden direkte Wege für alle Verkehrsteilnehmer in die Stadtgebiete Mitte und Nord/Hemshof geschaffen. Wie bei der „Stadtstraße kurz“ werden Baulücken geschlossen und neuer Wohnraum sowie Platz für Büros entstehen. Der Europaplatz selbst wird Teil einer attraktiven Promenade zwischen Rhein und Friedenspark. Zugleich entsteht am Eu-



Die dreidimensionale Computerdarstellung zeigt die neue Straße von oben in Blickrichtung Westen (Foto unten) und nimmt die Autofahrerperspektive in Höhe der Kreuzung Bürgermeister-Grünzweig-Straße Richtung Osten ein (Foto links).

auch für die geplanten Neubauten entlang der „Stadtstraße lang“ unterschritten.

VERKEHR

Berechnungen weisen die Leistungsfähigkeit der langen Stadtstraßenvariante nach. Die Straße hat zwei Fahrspuren in jede Richtung. Hinzu kommen Abbiegespuren, um in Kreuzungsbereichen einen guten Verkehrsfluss zu erreichen. Die Fahrspurzahl erhöht sich an dieser Stellen auf bis zu acht Fahrstreifen, ähnlich wie beispielsweise bereits heute in der Carl-Bosch-Straße oder auf dem Luisen- und Kaiserring in Mannheim.

Dennoch wird sich in den Spitzenzeiten morgens und abends der Verkehr an den Ampeln verdichten. Die Durchfahrt von der A 650 kommend in Richtung Mannheim verlängert sich im Durchschnitt um zweieinhalb Minuten im Vergleich zur Hochstraße.

Die Änderung der Auf- und Abfahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke wird möglich durch den Abriss des nördlichen Teils der Einkaufspassage Rathaus-Center. Nach wie vor wird dort der Verkehr zwischen Bad Dürkheim nach Mannheim direkt geführt. In Spitzenzeiten bleibt der Verkehr insgesamt ausreichend leistungsfähig und die Verkehrsqualität noch stabil.

Im Mittelteil entspricht die „Stadtstraße lang“ ihrer kürzeren Planungsvariante. Beide Stadtstraßenlösungen sind besser mit dem innerstädtischen Straßennetz verbunden. Sie bieten daher die Möglichkeit, künftig neue Haltestellen für Busse und Bahnen vorzusehen. Für Fuß- und Radverkehr entstehen neue Verbindungen und Wege, die an das bestehende Netz anknüpfen oder dieses erweitern.



ropaplatz eine übersichtliche Verbindung zwischen Hemshof und Innenstadt. Entlang der Stadtstraße führen großzügige, durchgängige Rad- und Fußwege zwischen Hauptbahnhof und Rheinuferstraße aber auch zwischen Innenstadt, Hemshof oder Friedenspark.

Bei der langen Stadtstraßenlösung werden die Beeinträchtigungen als am geringsten eingeschätzt, da vor allem die Bauzeit kürzer ist. Es bleibt aber bei starken Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Umleitungen. Im West- und Mittelteil kann die neue Straßenführung nahezu unabhängig von der bestehenden Hochstraße gebaut werden.

RAUMGEFÜHL

Die lange Stadtstraßenvariante verändert das bislang gewohnte Stadtbild grundlegend. Die geradlinige ebenerdige Führung zusammen mit großzügigen Fuß- und Radwegen unter Bäumen schafft städtisches Flair. Ob zu Fuß, per Rad oder Auto, die Menschen sehen ihre Stadt neu – die optisch trennende Wirkung der Hochstraße ist aufgehoben. So können Autofahrer zwischen Lorientallee und Rhein im Vorbeifahren die Stadt erstmals auf einer Länge von 860 Metern erleben. Von Vorteil für viele Anwohner ist, dass auch bestehende Grünflächen mit Abriss der Hochstraße vergrößert werden können.

Für eine bessere innerstädtische Erreichbarkeit sorgen Lorientallee, Heinig- und Bürgermeister-Grünzweig-Straße, die direkt mit der Stadtstraße verknüpft werden. Auch die aus dem Hemshof führenden Straßen, insbesondere Prinzregentenstraße und Dessauer Straße, erhalten klare Sichtachsen zur Innenstadt. Von der Hartmannstraße kann man direkt auf die Stadtstraße Richtung Westen abbiegen.

UMWELT

Bei den Untersuchungen zur „Stadtstraße lang“ sind – wie für alle Varianten – verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen worden: **Schallschutz:** An den Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke sowie an der Brückenauffahrt im Westen über die Bahn werden

durchsichtige Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 2,50 Metern montiert. Im Vergleich zur heutigen Lärmbelastung verbessert sich die Situation erheblich. Der dort empfundene Lärm kann nahezu halbiert werden.

Die ebenerdige Straßenführung bis zur Rheinuferstraße ist im Hinblick auf Beeinträchtigung durch Straßenlärm genau betrachtet worden. Besondere Beachtung findet dabei nicht nur die bestehende Bebauung, sondern auch die künftige städtebauliche Entwicklung. Das bedeutet, sobald neue Gebäude entstehen werden, übernehmen diese den Schallschutz für die bestehende Bebauung; vergleichbar ist dies in Ludwigshafen beispielsweise an der Rheinallee und der Brunckstraße gelöst. Solange diese Gebäude jedoch nicht realisiert sind, müssen die Menschen in den bestehenden Gebäuden vor Lärm geschützt werden, gegebenenfalls durch passiven Schallschutz.

Lufthygiene: Bezüglich der Lufthygiene werden die durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid betrachtet. Dabei werden bereits vorhandene Hintergrundbelastungen (z.B. durch Industrie verursacht) berücksichtigt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt, um die Auswirkungen der einzelnen Planvarianten im Hinblick auf die Konzentration der Luftschadstoffe vergleichen zu können. Dies Verfahren entspricht der Betrachtung, die auch im aktuellen Luftreinhalteplan der Stadt Ludwigshafen angewandt ist.

Bei der „Stadtstraße lang“ zeigen die Berechnungen der Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) für das Jahr 2025 die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte. Entlang der geplanten Stadtstraße ergeben sich im Mittelteil ebenso wie in der Anbindung Stadtstraße und Rheinuferstraße (Nord) NO₂-Konzentrationen bis zu zirka 40 µg/m³. Die neue Bebauung entlang der „Stadtstraße lang“ sollte mit mechanischen Lüftungsanlagen ausgestattet werden. Dies gilt als eine gängige planerische Lösung für Gebäude entlang von Straßen. Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM₁₀) werden sowohl für die bestehende Bebauung als

Sonderausgabe neue Lu Januar 2014

„HOCHSTRASSE NEU“

Neuaufbau in bestehender Führung

BESCHREIBUNG

Bei der Variante „Hochstraße neu“ wird die Hochstraße Nord nach ihrem kompletten Abriss neu in nahezu gleicher Straßenlage auf rund zwei Kilometern Länge wieder als Brückenkonstruktion aufgebaut. Lediglich an der Verbindung der neuen Hochstraße zur Kurt-Schumacher-Brücke sowie an der Abfahrt Heinigstraße wird es einige Veränderungen geben. Die neue Hochstraße behält den Charakter einer Stadtautobahn. Während die Verknüpfung von der Autobahn 650 kommend zur Bruchwiesenstraße so wie bisher sein wird, werden die großen Rampen zur Kurt-Schumacher-Brücke schlanker und einfacher gestaltet sowie übersichtlicher angeordnet. Hier werden künftig Ampeln aufgestellt, die den Verkehr von und zur Rheinuferstraße regeln. Durch notwendige Abstandsflächen zur Hochstraße sind die Möglichkeiten einer städtebaulichen Nutzung eingeschränkt. Die optische Trennung zwischen den Quartieren Hemshof und Mitte bleibt. Ein Ausbau des Fußgänger- und Radwegenetzes ist auf der Hochstraße nicht möglich. Der Neubau der Hochstraße ist mit über 330 Millionen Euro Baukosten die teuerste Variante. Sie hat die längsten Bauzeiten. Für die weitere Entwicklung der Innenstadt eröffnet sie keine neuen Möglichkeiten. Die Belastungen der Nachbarn durch Autoabgase oder Feinstaub liegt wie bei allen Varianten unter dem Grenzwert des Umweltbundesamtes. Jede Variante – egal ob Hochstraße oder Stadtstraße – erfordert nach heutigem Maßstab außerdem Lärmschutzmaßnahmen.

BAUZEITEN

Beim Abriss und Neubau der Hochstraße auf der bestehenden Trasse ist von einer Bauzeit von mehr als zwölf Jahren auszugehen. Die Bauzeit ergibt sich dadurch, dass die einzelnen Abschnitte im westlichen, mittleren und östlichen Teil der Hochstraße nur zeitlich nacheinander errichtet werden können, damit im Gegenzug immer eine Fahrspur pro Fahrtrichtung für den Verkehr frei bleibt. Allein die Arbeiten am Brückenkopf zur Kurt-Schumacher-Brücke dauern mehr als acht Jahre.

Teile des Parkdecks des Rathaus-Centers werden nahezu über die gesamte Bauzeit an den Auf- und Abfahrtrampen der Kurt-Schumacher-Brücke nicht oder nur stark eingeschränkt genutzt werden können. Durch den Bau von Provisorien soll dafür



Der Übersichtsplan zeigt die Lage der „Hochstraße neu“.

gesorgt werden, dass man in alle Richtungen wie bisher fahren kann. Allerdings wird es zeitweise auch hier zu Einschränkungen kommen. Da während den Arbeiten am Brückenkopf Abfahrten gesperrt sein werden, führen Umleitungen über die Heinigstraße und durch den Hemshof. Das gilt für alle Varianten. Insgesamt wird die Hochstraße während der jahrelangen Bauarbeiten in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt sein. Auch auf den Umleitungsstrecken und Ausweichrouten ist mit Staus zu rechnen. Da Autos und Lkw auf die Hochstraße Süd und die innerstädtischen Straßen ausweichen werden, ist auch hier mit Beeinträchtigungen zu rechnen.

ENTWICKLUNGSCHANCEN

Der Wiederaufbau einer Hochstraße bietet der Stadt Ludwigshafen keine neuen Möglichkeiten. Es bleibt beim bekannten Erscheinungsbild mit den städtebaulich kaum genutzten Flächen. Wie die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte zudem zeigt, waren solche Restflächen baulich kaum nutzbar und deshalb für Investoren wenig interessant. Auch für die angrenzenden Stadtquartiere wie West, Hemshof oder Mitte bleibt nach langer Bauzeit alles beim Alten. Das Brückenbauwerk mit seinen vielen Pfeilern schränkt Blickbeziehungen, etwa zum Rhein oder zu gegenüberliegenden Quartieren, ein.

Beim Neubau einer Hochstraße, auch wenn sie im Bereich der Rampen insgesamt schlanker gestaltet wird, bleibt es also dabei, dass aufgrund ihrer innerstädt-

tischen Lage wertvolle Flächen nicht optimal genutzt werden können, da sie unter oder direkt neben einer Brücke liegen. Dadurch kann die Stadt Ludwigshafen aus immobilienwirtschaftlicher Sicht keine Vermögenswerte schaffen. Für Investoren sind diese Flächen kaum interessant. Die Chance, Raum für neue Stadtideen und neue innerstädtische Räume zu schaffen, auf denen beispielsweise Büros oder Wohnungen entstehen, ist hier gering oder nicht gegeben. Zudem müssen zur Aktivierung der Flächen und um überhaupt einen Investitionsanreiz zu schaffen, Teile der bestehenden Erschließungsanlagen umgebaut werden, um die tiefer liegenden Fuß- und Radwege auf die Ebenen der Straßen wie der Pasadena- und Sumgaitalle und der Heinigstraße zu bringen.

KOSTEN

Mit Baukosten von mehr als 330 Millionen Euro ist der Wiederaufbau der Hochstraße die teuerste aller vier zur Diskussion stehenden Varianten. Die 330 Millionen Euro beziehen sich auf einen voraussichtlichen Baubeginn 2018 (Stand Januar 2014). Bei einer Bauzeit von mehr als zwölf Jahren muss mit Preissteigerungen und damit wachsenden Kosten gerechnet werden. Die notwendigen Anpassungen an ein künftiges Preisniveau treffen für alle vier Varianten zu. Da der Unterhalt von Brücken teurer ist als der Unterhalt von ebenerdigen Straßen, sind die Unterhaltungskosten für eine neue Hochstraße am teuersten: Rund 2 Millionen Euro pro Jahr müssen dafür veranschlagt werden.

Eine neue Hochstraße muss mit dem vorhandenen Straßensystem in Mitte und West verknüpft werden. Um im Umfeld der Hochstraße eine städtebauliche Entwicklung zumindest in Teilflächen zu ermöglichen, sind begleitende Maßnahmen wie z.B. für den Bau von Geh- und Radwegen oder Erschließungsstraßen notwendig. Hierfür rechnen die Ingenieure mit Kosten von rund zehn Millionen Euro.

NACHBARN

Nach Abschluss der Bauarbeiten stellt sich für die angrenzenden Stadtquartiere die bauliche und verkehrliche Situation im Großen und Ganzen so dar wie sie auch heute ist. Aufgrund des wenig attraktiven Umfelds unter und direkt neben einer Hochstraße kann dieses Areal städtebaulich kaum weiter entwickelt werden. Für innenstadtnahes Wohnen, das zunehmend gefragt ist und das auch für die Belegung von Innenstädten wichtig ist, bietet die Hochstraßenlösung kaum Potenzial bei hohen Kosten und langer Bauzeit.

Während der langen Bauzeit ist wie bei allen Varianten vor allem rund um die Ab- und Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke mit starken Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Umleitungen zu rechnen. Betroffen davon sind in erster Linie der Bereich Europaplatz, die Dessauer Straße, die Rheinuferstraße, das Rathaus und das Rathaus-Center. Im mittleren und westlichen Teil des Straßenverlaufs, also ab dem jetzigen Parkplatz Jaegerstraße über den Messplatz bis zu den Gleisanlagen der Deutschen Bahn befinden sich nur wenige bis keine privat betroffenen Nachbarn.

RAUMGEFÜHL

Bei der Hochstraßen-Lösung rollt der Verkehr wie bisher über die Innenstadt hinweg. Wer über die Hochstraße fährt, sieht von der Ludwigshafener Innenstadt Dächer oder höhere Gebäude. Vom Boden aus betrachtet trennt die Hochstraße auf weiten Strecken zwei Stadtquartiere, viele Betonstützen verhindern eine durchgängige Blickachse.

Die Hochstraße ist eine autogerechte Lösung. Sie wird vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr gebaut. Sie hat die Funktion einer Stadtautobahn. Auch bei vereinfachten Einmündungen und einer insgesamt schlankeren Bauweise bleibt dieser Charakter bestehen. Das bedeutet auch, dass Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer die Hochstraße nach wie vor nicht nutzen können. Befahrbar und begehbar für sie sind lediglich die Rampen zur Kurt-Schumacher-Brücke. Unter der Brücke und den Rampen gibt es – wie bisher auch –

weitere Wegenetze für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer, die jedoch durchaus auch als Angsträume wahrgenommen werden können. Für sie gibt es daneben innerstädtisch noch die Unterquerung der Brücke in Höhe des Europaplatzes in Nord-Süd-Richtung.

UMWELT

Bei den Untersuchungen zur „Hochstraße neu“ sind – wie für alle Varianten – verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen worden: **Schallschutz:** An den Seiten einer neuen Hochstraße werden über eine Länge von zwei Kilometern mindestens 2,50 Meter hohe transparente Schallschutzwände errichtet. Damit verbessert sich die Situation für die anliegenden Quartiere auf jeden Fall. **Lufthygiene:** Bezüglich der Lufthygiene werden die durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftschadstoffe Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid betrachtet. Dabei werden bereits vorhandene Hintergrundbelastungen (z.B. durch Industrie verursacht) berücksichtigt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt, um die Auswirkungen der einzelnen Planvarianten im Hinblick auf die Konzentration der Luftschadstoffe vergleichen zu können. Dies Verfahren entspricht der Betrachtung, die auch im aktuellen Luftreinhalteplan der Stadt Ludwigshafen angewandt ist. Bei der „Hochstraße neu“ ist für das Jahr 2025 von einer Verbesserung im Jahresmittel gegenüber der jetzigen baulichen Situation für die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung auszugehen. In der Heinigstraße (mittlerer Bereich) und Sumgaitalle bzw. an der Rheinuferstraße treten Belastungen durch Stickstoffdioxid von $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. An der zur Anschlussstelle nächstgelegenen Bebauung auf der Südwestseite der Rheinuferstraße sind aufgrund der modifizierten Anschlussstellenzufahrten um bis zu $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ reduzierte Stickstoffdioxid-Gesamtbelastungen bis $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel berechnet. An der zur Hochstraße nächstgelegenen Bebauung werden die Immissionsgrenzwerte jedoch



Die dreidimensionale Computerdarstellung zeigt die neue Straße von oben in Blickrichtung Westen (Foto unten) und nimmt die Autofahrerperspektive in Höhe der Kreuzung Bürgermeister-Grünzweig-Straße Richtung Osten ein (Foto oben).

nicht überschritten. Der Immissionsgrenzwert der Feinstaubbelastung wird ebenso unterschritten.

VERKEHR

Aus verkehrlicher Sicht wird der Hochstraßen-Lösung eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit bescheinigt. Auch die neu gestalteten Einmündungen gelten – auch wenn hier künftig Ampeln stehen – als ausreichend leistungsfähig, mit noch stabiler Verkehrsqualität. Die Folgen davon sind kurze Reisezeiten beim Überqueren der Innenstadt und keine Verlagerung von überörtlichem Verkehr in das innerstädtische Straßennetz. Der Charakter einer die Vorderpfalz mit Mannheim verbindenden Stadtautobahn bleibt erhalten und der überörtliche Verkehr fließt schnell ab. Für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer ergeben sich kleine Verbesserungen. Der öffentliche Personennahverkehr orientiert sich an den gegebenen Auf- und Abfahrten zur Brücke. Das bestehende Bus- und Stadtbahnangebot kann beibehalten werden.



RÜCKANTWORTBOGEN

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger!

Für Ludwigshafen ist die Frage „Abriss der Hochstraße Nord – und was kommt danach?“ von zentraler Bedeutung. Wir legen daher großen Wert auf eine umfangreiche Information und Beteiligung und sind offen für Ihre Anregungen. In dieser Sonderausgabe zur Bürgerbeteiligung finden Sie erste wichtige Informationen zu den einzelnen Varianten. Bringen Sie sich ein!

Sie können dies vorrangig über die Webseite „Ludwigshafen diskutiert!“ (www.ludwigshafen-diskutiert.de) tun und haben dort die Gelegenheit, die Beiträge anderer Interessierter zu lesen und zu kommentieren. Falls Sie keine Möglichkeit haben, das Onlineangebot zu nutzen, können Sie auch diesen Erhebungsbogen ausfüllen und per Post oder Fax an die W.E.G. schicken:

W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsgesellschaft Ludwigshafen am Rhein mbH
Rathausplatz 10+12
67059 Ludwigshafen am Rhein
Telefax: 0 621 504 – 2379.

Wie wichtig sind Ihnen die Kosten bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf die Kosten?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Wie wichtig sind Ihnen die Auswirkungen auf die Umwelt bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf die Umwelt?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Wie wichtig ist Ihnen die Verkehrsgestaltung bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf die Verkehrsgestaltung?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Wie wichtig sind Ihnen die Auswirkungen auf die Gestaltung der Stadt und das Raumgefühl der betroffenen Straßen und Plätze bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf das Raumgefühl?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Wie wichtig sind Ihnen die zukünftigen Entwicklungschancen für das Gebiet und die Stadt Ludwigshafen bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf die Entwicklungschancen?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Wie wichtig sind Ihnen die Auswirkungen durch den Bauprozess und die zukünftige Straßenführung auf die Menschen in den anliegenden Stadtquartieren bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf die betroffenen Nachbarn?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Wie wichtig sind Ihnen die zu erwartenden Bauzeiten und deren Folgen bei der Entscheidung für eine Variante?

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf die Bauzeiten?

- Stadtstraße lang Stadtstraße kurz Hochstraße neu Hochstraße versetzt

Warum? (Begründung für Ihre Auswahl):

Ich bin damit einverstanden, dass meine Meinung und meine Anregungen auf die Internetseite der Bürgerbeteiligung www.ludwigshafen-diskutiert.de, gestellt werden. Damit wird meine Meinung für alle sichtbar und kann diskutiert und kommentiert werden. **Mit einer öffentlich sichtbaren Übertragung meiner Angaben auf die Onlineplattform bin ich**

- einverstanden
 nicht einverstanden

Für eventuelle Rückfragen können Sie freiwillig Ihren Namen und eine Kontaktmöglichkeit angeben: (Ihr Namen und Ihre Kontaktdaten werden in keinem Fall auf der Onlineplattform veröffentlicht.)

„STADTSTRASSE KURZ“

Kürzere ebenerdige Stadtstraße zwischen Lorientallee und Rathaus-Center

BESCHREIBUNG

Eine mehrspurige und rund 600 Meter lange ebenerdige Stadtstraße kann auch in den Spitzenzeiten morgens und abends den Verkehr nachweislich bewältigen, die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist noch ausreichend und die Verkehrsqualität noch stabil.

Die Fahrzeit aus der Pfalz Richtung Mannheim verlängert sich durch die neue Verkehrsführung im Durchschnitt um rund zwei Minuten. Entlang der Stadtstraße werden Bäume gepflanzt sowie großzügige Fuß- und Radwege links und rechts der Fahrbahn angelegt. Durch die ebenerdige Straßenführung zwischen Rathaus-Center und Lorientallee können heute brachliegende Flächen städtebaulich neu entwickelt werden. So entsteht Platz für neue Arbeitsplätze und Wohnungen.

Im Vergleich zur Hochstraße ist der Bau der kurzen Stadtstraße mehr als 55 Millionen Euro günstiger. Sie kostet rund 275 Millionen Euro. Auch die jährlichen Unterhaltungskosten sind niedriger. Die kurze Stadtstraße wird am Brückenkopf zur Kurt-Schumacher-Brücke hin nach dem Europaplatz über das Parkdeck des Rathaus-Centers wieder hoch auf die Brücke geführt, wobei die Auf- und Abfahrtsrampen einfacher und schlanker angelegt werden. Zugleich werden Ampeln den Verkehr an Einmündungen regeln. Die Anbindung an die A650 erfolgt über eine neue Brücke, die in Verlängerung der Pasadenallee über die Bahn führt. Insgesamt ist mit einer gut zehnjährigen Bauzeit zu rechnen. Die Belastungen der Nachbarn durch Autoabgase oder Feinstaub ist bei allen Varianten ähnlich. Jede Variante – egal ob Hochstraße oder Stadtstraße – erfordert nach heutigem Maßstab außerdem Lärmschutzmaßnahmen.

BAUZEITEN

Die Gesamtbauzeit beträgt gut zehn Jahre. West- und Mittelteil können weitestgehend unabhängig von den Auf- und Abfahrten der Kurt-Schumacher-Brücke gebaut werden. Für das Brückenkonstrukt am Rhein werden mehr als neun Jahre Bauzeit gerechnet. Die Verbindung der ebenerdigen Straße zur Brücke ist aufwendig zu bauen. Während der Bauarbeiten muss aus Sicherheitsgründen auch ein Teil des Parkdecks des Rathaus-Centers gesperrt werden.

Insbesondere die neuen Rampen zur Überbrückung des zum Rathaus-Center gehörenden Warenhofs West und des Parkdecks erfordern eine zusätzliche Hilfsbrücke über den Europaplatz und die Haveringallee. Mit dieser Hilfsbrücke wird der Verkehr frühzeitig auf einen bereits fertiggestellten mittleren Stadtstraßenabschnitt auf ebenerdiges Niveau geführt, um daneben die Brücke abbrechen zu können. Insgesamt ist während der gut zehnjährigen Bauzeit trotz weiträumiger Umleitungsbeschilderung mit starken Verkehrsbeeinträchtigungen, Staus und Verlagerungseffekten zu rechnen. Dies gilt für alle Varianten.

ENTWICKLUNGSCHANCEN

Als großzügig angelegte Stadtstraße mit breiten Seitenräumen und Baumreihen wird diese Variante als deutliche Verbesserung im Gegensatz zur jetzigen Situation angesehen. Zwischen Rathaus-Center und Lorientallee entsteht ein neues Stadtquartier mit vielen Möglichkeiten für die Innenstadt, den Hemshof und den Friedenspark. In diesem neuen Stadtquartier wird Platz geschaffen für Wohnungen und Büros. Gute Chancen, dann vorhandene Flächen zu vermarkten, bestehen in erster Linie bei den ebenerdigen Straßenvarianten.

Trotz Verschlingung der Rampen bleibt der große Brückenkopf. Wegen der Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke und vor allem der Höhenlage des Parkdecks des Rathaus-Centers kann die neue Stadtstraße nicht mit der Rheinuferstraße verknüpft werden. Im Westteil der Straße erfolgt die Querung der Bahn wieder in Hochlage.

KOSTEN

Die Gesamtkosten für den Bau der kurzen Stadtstraße liegen bei rund 275 Millionen Euro (Stand Januar 2014). Die 275 Millionen Euro beziehen sich auf einen voraussichtlichen Baubeginn 2018. Bei einer Bauzeit von rund zehn Jahren muss mit Preissteigerungen und damit wachsenden Kosten gerechnet werden. Die notwendigen Anpassungen an ein künftiges Preisniveau treffen für alle vier Varianten zu. Die jährlichen Unterhaltskosten für die komplett erneuerte Straße liegen bei rund 1,4 Millionen Euro.

Rund neun Millionen Euro müssen bei dieser Variante in den Ausbau neuer Verkehrsanlagen investiert werden. Damit wird das neue Stadtquartier mit dem bestehenden Straßennetz verbunden.

NACHBARN

Die Stadtstraßenlösung bietet im ebenerdigen Mittelteil mehr Platz für die angrenzenden Quartiere, da unmittelbar Gebäude angebaut werden können. Baulücken können geschlossen werden und neuer Wohnraum sowie Platz für Büros kann entstehen. Bäume entlang der neu gestalteten Stadtstraße schaffen Aufenthaltsqualität; insgesamt werden die benachbarten Stadtquartiere nun städtebaulich miteinander verbunden und erfahren dadurch eine Aufwertung.

Der Übersichtsplan zeigt die Lage der „Stadtstraße kurz“.

Sonderausgabe neue Lu Januar 2014



Die dreidimensionale Computerdarstellung zeigt die neue Straße von oben in Blickrichtung Westen (Foto unten) und nimmt die Autofahrerperspektive in Höhe der Kreuzung Bürgermeister-Grünzweig-Straße Richtung Osten ein (Foto links).

Die Feinstaub-Jahresmittelwerte werden sowohl für den Bestand als auch für die geplanten Neubauten unterschritten.

VERKEHR

Die Leistungsfähigkeit der Stadtstraßenvariante ist ausreichend und die Verkehrsqualität noch stabil. Die Straße hat – wie auch die bestehende Hochstraße – zwei durchgängige Fahrspuren in jede Richtung. An Einmündungen bzw. Kreuzungen kommen zusätzlich mehrere Fahrstreifen für abbiegende Fahrzeuge sowie Ampeln hinzu. In den Spitzenzeiten morgens und abends wird sich der Verkehr an den Ampeln verdichten. Die Durchfahrt von der A 650 kommend Richtung Mannheim verlängert sich im Durchschnitt um etwa zwei Minuten.

Während es am Brückenkopf Richtung Mannheim und bei der Verbindung zur A 650 hinsichtlich der Verkehrsbelastung nur wenig Veränderungen gibt, wird es im Mittelteil der Stadtstraße, zwischen den neuen Kreuzungen zur Bürgermeister-Grünzweig-Straße und Heinigstraße, mehr Verkehr geben. Ursache für diese Zunahme ist die neu geordnete innerstädtische Nord-Süd-Verbindung.

Aus diesem Grund ist an dieser Stelle die Fahrstreifenanzahl im Straßenquerschnitt mit acht Fahrstreifen am größten – ähnlich wie beispielsweise bereits heute in der Carl-Bosch-Straße oder auf dem Luisen- und Kaiserring in Mannheim. Da die Stadtstraße besser mit dem innerstädtischen Straßennetz verbunden ist, ergeben sich neue Möglichkeiten zur Verbesserung der Buslinienführung und der Einrichtung neuer Haltestellen. Für Fuß- und Radverkehr entstehen neue Verbindungen und Wege.



Die Innenstadt ist nunmehr direkt und ebenerdig mit der Hauptverkehrsader verbunden. Während der langen Bauzeit ist vor allem rund um die Ab- und Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke mit starken Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Umleitungen zu rechnen. Betroffen davon sind in erster Linie der Bereiche Europaplatz, die Dessauer Straße, die Rheinuferstraße, das Rathaus und das Rathaus-Center. Auch werden Parkmöglichkeiten wegfallen und Teile des Rathaus-Centers müssen gesperrt werden.

RAUMGEFÜHL

Die kurze Stadtstraßenvariante birgt besonders im Mittelteil gegenüber der Hochstraßenlösung deutliche Veränderungen. Lorientallee, Heinig- und Bürgermeister-Grünzweig-Straße können direkt mit der Stadtstraße verknüpft werden und neue Fußgänger- und Radwege entstehen. Bedingt durch die ebenerdige Führung im Mittelteil entfällt die optisch trennende Wirkung der bestehenden Hochstraße mit den Brachflächen und Angsträumen unter den Brückenbauten. Hemshof und Mitte können dadurch besser zusammenwachsen. Die ebenerdige Straßenführung nimmt Rücksicht auf die bestehende Bebauung wie den Europaplatz. Baulücken können geschlossen und Bäume entlang der Straße gepflanzt werden.

Aus dem Blickwinkel der Aufteilung städtischen Lebensraums bleibt die Situation entlang der Auffahrt- und Abfahrtrampen zur Kurt-Schumacher-Brücke ähnlich wie bei den Hochstraßen-Lösungen. Durch die dort gegebene Sichtbarriere durch ansteigende Rampen über das Rathaus-Center entsteht in Längsrichtung der Straße eine Sichtachse entsprechend der ebenerdigen Länge der Trasse von rund 530 Metern.

UMWELT

Bei den Untersuchungen zur „Stadtstraße kurz“ sind – wie für alle Varianten – verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen worden: **Schallschutz:** An den Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke sowie an der Brückenauffahrt im Westen über die Bahn

werden durchsichtige Lärmschutzwände mit einer Höhe von rund 2,50 Metern montiert. Diese mindern die Ausbreitung von Verkehrslärm. Diese schalltechnischen Maßnahmen gleichen den Maßnahmen an der Hochstraße neu bzw. der Hochstraße versetzt. Im Vergleich zur heutigen Lärmbelastung verbessert sich die Situation innerhalb der betroffenen Gebäude erheblich. Die ebenerdige Straßenführung zwischen Rathaus-Center und Lorientallee ist im Hinblick auf Beeinträchtigung durch Straßenlärm genau betrachtet worden. Dabei muss die bestehende Bebauung mit der künftigen städtebaulichen Entwicklung zusammengedacht werden. Das bedeutet, sobald neue Gebäude entstehen werden, übernehmen diese den Schallschutz für die bestehende Bebauung, d.h. durch ihre Höhe verhindern diese die ungehinderte Ausbreitung des Fahrlärms. In Ludwigshafen ist dies beispielsweise in der Rheinallee oder Bruckstraße so. Solange diese Gebäude jedoch nicht realisiert sind, müssen die Menschen in den bestehenden Gebäuden vor Lärm geschützt werden, gegebenenfalls durch passiven Schallschutz. **Lufthygiene:** Bezüglich der Lufthygiene werden die durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid betrachtet. Dabei werden bereits vorhandene Hintergrundbelastungen (z.B. durch Industrie verursacht) berücksichtigt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt, um die Auswirkungen der einzelnen Planvarianten im Hinblick auf die Konzentration der Luftschadstoffe vergleichen zu können. Dies Verfahren entspricht der Betrachtung, die auch im aktuellen Luftreinhalteplan der Stadt Ludwigshafen angewandt ist. Bei der „Stadtstraße kurz“ zeigt sich bei den Berechnungen der Stickstoffdioxidbelastung, dass die gesetzlichen Grenzwerte unterschritten werden. Entlang der geplanten Stadtstraße ergeben sich im Mittelteil Stickstoffdioxidkonzentrationen bis zu zirka $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, Grenzwerte werden nicht überschritten. Bei geplanten Gebäuden sollten mechanische Lüftungsanlagen an der von der Stadtstraße abgewandten Seite vorgesehen werden, wie dies heute bereits üblich ist.

Sonderausgabe neue Lu Januar 2014

„HOCHSTRASSE VERSETZT“

Neuaufbau, leicht südlich verlegt

BESCHREIBUNG

Bei der Variante „Hochstraße versetzt“ wird die alte Hochstraße abgerissen und eine neue Hochstraße, die im Mittelteil leicht südlich versetzt und fast parallel zur jetzigen Trasse liegt, auf einer Länge von zwei Kilometern neu aufgebaut. Mit rund 330 Millionen Euro kostet die versetzte Hochstraße fast genauso viel wie die Variante „Hochstraße neu“ und ist damit wiederum um 55 bzw. 60 Millionen Euro teurer als eine ebenerdige Stadtstraßenlösung. Die „Hochstraße versetzt“ hat wie die Hochstraße die Funktion einer über die Stadt führenden Autobahn. Vorteil der versetzten Hochstraße sind die geringeren Bauzeiten, die bei dieser Lösung bei rund achteinhalb Jahren liegen.

Im westlichen Teil an der Verbindung zur Autobahn 650 und an der Bruchwiesenstraße wird die Straßenführung im Grunde so aussehen wie bisher. Aus städtebaulicher Sicht ist die Verschiebung im Mittelteil vor allem im Bereich des Friedensparks relevant, da die Flächen neu zugeschnitten werden können. Allerdings werden diese Flächen zwischen der versetzten Hochstraße und dem Friedenspark durch das vorhandene Bahngleis vom Friedenspark getrennt. Außerdem rückt die „Hochstraße versetzt“ dort etwas von der bestehenden Bebauung ab, jedoch näher an die Bebauung am Danziger Platz und im Westend heran. Die Belastungen der Nachbarn durch Autoabgase oder Feinstaub ist bei allen Varianten ähnlich. Jede Variante – egal ob Hochstraße oder Stadtstraße – erfordert nach heutigem Maßstab außerdem Lärm- und Schutzmaßnahmen.

BAUZEITEN

Mit gut acht Jahren Bauzeiten insgesamt hat die „Hochstraße versetzt“ hier einen klaren Vorteil gegenüber der „Hochstraße



Der Übersichtsplan zeigt die Lage der „Hochstraße versetzt“.

neu“ mit mehr als zwölf Jahren Bauzeit. Grund dafür ist, dass vor allem im mittleren und westlichen Teil unabhängig von der bestehenden Hochstraße gebaut werden kann. Danach wird der Verkehr auf die neue Trassenführung quasi „umgelegt“. Allein gut sechs Jahre dauern die Bauarbeiten am Brückenkopf zur Kurt-Schumacher-Brücke.

Teile des Parkdecks des Rathaus-Centers werden während der Bauarbeiten an den Auf- und Abfahrtrampen der Kurt-Schumacher-Brücke nicht oder nur stark eingeschränkt genutzt werden können. Es wird zu Sperrungen und Beeinträchtigungen rund um den Brückenkopf kommen, der Verkehr wird umgeleitet. Insgesamt wird die Hochstraße vor allem rund um den Brückenkopf während der jahrelangen Bauarbeiten in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt sein. Auch auf den Umleitungsstrecken und Ausweichrouten ist wie bei allen Varianten mit Staus zu rechnen. Da Autos und Lkw auf die Hochstraße Süd und die innerstädtischen Straßen ausweichen werden, ist auch hier mit Beeinträchtigungen zu rechnen.

ENTWICKLUNGSCHANCEN

Die Entwicklungschancen bei der „Hochstraße versetzt“ sind noch geringer als bei der „Hochstraße neu“. Durch Versetzen der Straßenführung nach Süden rückt diese weiter ins Zentrum auf Höhe des Messplatzes bzw. des Parkplatzes Jaegerstraße. Dass die Entwicklungschancen nicht gut sind, erkennt man an der bereits bestehenden Hochstraße mit den sie umgebenden städtebaulich kaum genutzten

Flächen. Wie die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte zeigt, sind solche Restflächen baulich kaum nutzbar und deshalb für Investoren wenig interessant. Auch für die angrenzenden Stadtquartiere wie West, Hemshof oder Mitte bleibt nach gut achtjähriger Bauzeit alles beim Alten. Das Brückenbauwerk mit seinen vielen Pfeilern schränkt Blickbeziehungen, etwa zum Rhein oder zu gegenüberliegenden Quartieren, ein.

Beim Neubau einer leicht südlich versetzten Hochstraße, auch wenn sie im Bereich der Rampen insgesamt schlanker gestaltet wird, können aufgrund ihrer innerstädtischen Lage wertvolle Flächen nicht optimal genutzt werden, da sie unter oder direkt neben einer Brücke liegen. Dadurch kann die Stadt Ludwigshafen aus immobilienwirtschaftlicher Sicht keine Vermögenswerte schaffen. Für Investoren sind diese Flächen kaum interessant. Die Chance, neue innerstädtische Räume zu schaffen, auf denen beispielsweise Büros oder Wohnungen entstehen, ist äußerst gering oder nicht gegeben. Teile der bestehenden Erschließungsanlagen müssen umgebaut werden, um die tiefer liegenden Fuß- und Radwege auf die Ebenen der Straßen wie der Pasadena- und Sumgaitalle und der Heinigstraße zu bringen.

KOSTEN

Die Kosten für den Abriss der Hochstraße und Bau einer im Mittelteil leicht südlich versetzten Hochstraße liegen bei rund 330 Millionen Euro. Damit ist diese Variante ähnlich teuer wie der Abriss und Wiederaufbau der Hochstraße an gleicher

Stelle und mehr als 55 bzw. 60 Millionen Euro teurer als die Stadtstraßenvarianten. Die 330 Millionen Euro beziehen sich auf einen voraussichtlichen Baubeginn 2018 (Stand Januar 2014). Bei einer Bauzeit von mehr als acht Jahren muss mit Preissteigerungen und damit wachsenden Kosten gerechnet werden. Die notwendigen Anpassungen an ein künftiges Preisniveau treffen für alle vier Varianten zu.

Aufgrund des großen Anteils an Brückenbauwerken sind die Unterhaltungskosten bei einer versetzten Hochstraßenlösung im Vergleich zu einer ebenerdigen hoch. Sie liegen bei knapp unter zwei Millionen Euro pro Jahr.

Auch eine versetzte neue Hochstraße muss mit dem vorhandenen Straßensystem in Mitte und West verknüpft werden. Um im Umfeld der Hochstraße eine städtebauliche Entwicklung zumindest in Teilflächen zu ermöglichen, sind begleitende Maßnahmen wie z.B. für den Bau von Geh- und Radwegen oder Erschließungsstraßen notwendig. Hierfür rechnen die Ingenieure mit Kosten von rund zehn Millionen Euro.

NACHBARN

Nach Abschluss der Bauarbeiten stellt sich für die angrenzenden Stadtquartiere die bauliche und verkehrliche Situation im Großen und Ganzen so dar wie sie auch heute ist. Aufgrund des wenig attraktiven Umfelds unter und direkt neben einer Hochstraße kann dieses Areal städtebaulich kaum weiter entwickelt werden. Für innenstadtnahes Wohnen, das zunehmend gefragt ist und das auch für die Belebung von Innenstädten wichtig ist, bietet die Hochstraßenlösung kaum Potenzial bei hohen Kosten und relativ langer Bauzeit.

Während der rund sechsjährigen Bauzeit im östlichen Teil ist vor allem rund um die Ab- und Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke mit starken Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Umleitungen zu rechnen. Betroffen davon sind in erster Linie der Bereich Europaplatz, die Dessauer Straße, die Rheinuferstraße, das Rathaus und das Rathaus-Center. Im mittleren und westlichen Teil des Straßenver-

laufs befinden sich nur wenige bis keine privat betroffenen Nachbarn.

RAUMGEFÜHL

Bei der Hochstraßen-Lösung rollt der Verkehr wie bisher über die Innenstadt hinweg. Wer über die Hochstraße fährt, sieht von der Ludwigshafener Innenstadt Dächer oder höhere Gebäude. Vom Boden aus betrachtet, trennt die Hochstraße auf weiten Strecken zwei Stadtquartiere, viele Betonstützen verhindern eine durchgängige Blickachse.

Die Hochstraße ist eine autogerechte Lösung. Sie wird vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr gebaut. Sie hat die Funktion einer Stadtautobahn. Auch bei vereinfachten Einmündungen, einer leicht veränderten Führung und einer insgesamt schlankeren Bauweise bleibt dieser Charakter bestehen. Das bedeutet auch, dass Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer die Hochstraße nach wie vor nicht nutzen können. Befahrbar und begehbar für sie sind lediglich die Rampen zur Kurt-Schumacher-Brücke. Unter der Brücke und den Rampen gibt es – wie bisher auch – weitere Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer. Mögliche Angsträume sollen durch eine ebenerdige Umgestaltung der Geh- und Radwege reduziert werden. Für sie gibt es daneben innerstädtisch noch die Unterquerung der Brücke in Höhe des Europaplatzes in Nord-Süd-Richtung.

UMWELT

Bei den Untersuchungen zur „Hochstraße versetzt“ sind – wie für alle Varianten – verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen worden: **Schallschutz:** An den Seiten einer neuen Hochstraße werden Schallschutzwände errichtet. Diese Schallschutzwände werden mindestens 2,50 Meter hoch sein. Damit verbessert sich die Situation für die anliegenden Quartiere auf jeden Fall. **Lufthygiene:** Bezüglich der Lufthygiene werden die durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid betrachtet. Dabei werden be-

reits vorhandene Hintergrundbelastungen (z.B. durch Industrie verursacht) berücksichtigt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt, um die Auswirkungen der einzelnen Planvarianten im Hinblick auf die Konzentration der Luftschadstoffe vergleichen zu können. Dies Verfahren entspricht der Betrachtung, die auch im aktuellen Luftreinhalteplan der Stadt Ludwigshafen angewandt ist. Bei der „Hochstraße versetzt“ wird für das Jahr 2025 eine Verbesserung im Jahresmittel für die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung beobachtet.

Punkte erhöhter Konzentration treten im mittleren Bereich der Heinigstraße und der Sumgaitalle bzw. an der Rheinuferstraße mit Stickstoffdioxid-Konzentrationen von ca. 38 µg/m³ auf. Wie auch bei der Variante „Hochstraße neu“ wird hier an der veränderten Anschlussstellenzufahrt eine reduzierte Stickstoffdioxid-Gesamtbelastung errechnet. An der zur Hochstraße nächstgelegenen Bebauung werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Der Immissionsgrenzwert der Feinstaubbelastung wird ebenso unterschritten.

VERKEHR

Aus verkehrlicher Sicht wird der Hochstraßen-Lösung eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit bescheinigt. Auch die neu gestalteten Einmündungen gelten – auch wenn hier künftig Ampeln stehen – als ausreichend leistungsfähig mit noch stabiler Verkehrsqualität. Die Folgen davon sind kurze Reisezeiten beim Überqueren der Innenstadt und keine Verlagerung von überörtlichem Verkehr in das innerstädtische Straßennetz. Der Charakter einer die Vorderpfalz mit Mannheim verbindenden Stadtautobahn bleibt erhalten und der überörtliche Verkehr fließt schnell ab. Für Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, ergeben sich kleine Verbesserungen, da Wege ebenerdig gestaltet werden können. Der öffentliche Personennahverkehr orientiert sich an den gegebenen Auf- und Abfahrten zur Brücke. Das bestehende Bus- und Stadtbahnangebot kann beibehalten werden.



Die dreidimensionale Computerdarstellung zeigt die neue Straße von oben in Blickrichtung Westen (Foto links unten, Seite 12) und nimmt die Autofahrerperspektive in Höhe der Kreuzung Bürgermeister-Grünzweig-Straße Richtung Osten ein (Foto links).

DIE BÜRGERBETEILIGUNG

Direkt vor Ort, bequem online oder gemeinsam und persönlich

Am 20. Januar 2014 startete die Stadtverwaltung unter dem Thema „City West – Raum für neue Stadtideen“ einen umfassenden Beteiligungsprozess zur Frage „Abriss der Hochstraße Nord – und was kommt danach?“.

In diesem Verfahren will die Stadtverwaltung mit interessierten und betroffenen Bürgerinnen und Bürgern erörtern, welche Kriterien bei der Auswahl der so genannten Vorzugsvariante aus Bürgersicht eine besonders große Rolle spielen. Es geht vor allem darum, die Varianten aus unterschiedlichen Perspektiven zu betrachten: Welche Auswirkungen hat die jeweilige Variante voraussichtlich auf die Umwelt, auf den Verkehr und auf die Kosten für Bau und Unterhalt; welche Rolle spielen Fragen der Wirtschaftlichkeit, aber auch das Raumgefühl und Stadtbild sowie die Bedeutung für die angrenzenden Stadtquartiere und die hier lebenden und arbeitenden Menschen? Darüber hinaus haben die unterschiedlichen Straßenvarianten unterschiedliche Bauzeiten, was hinsichtlich der zu erwartenden

den Belastungen diskutiert werden muss. Dazu bietet die Stadtverwaltung verschiedene Möglichkeiten an, sich zu beteiligen. Bürgerinnen und Bürger können sich auf der Internetseite www.ludwigshafen-diskutiert.de über das Beteiligungsverfahren informieren. Unter dieser Internetadresse sind umfassende Informationen zu den vier verschiedenen Varianten zu finden, außerdem können Interessierte dort ihre Meinung zu den Varianten äußern und Fragen stellen. Wer nicht online diskutieren möchte, kann der Stadtverwaltung auf dem dieser Sonderausgabe der neuen Lu beiliegenden Rückantwortbogen schriftlich mitteilen, was als wichtig im Abwägungsprozess betrachtet werden soll. Außerdem kann man Anregungen geben. Wer sich vor Ort informieren möchte, ist bei den geführten Spaziergängen unter der Hochstraße herzlich willkommen. Die Termine und Kontaktdaten finden Sie auf der Rückseite.

Nächstes Bürgerforum ist am 5. Februar 2014, ab 19 Uhr im Kulturzentrum „dasHaus“.

DER PLANUNGSPROZESS

Zum Stand der Vorplanung

Der Planungsprozess für öffentliche Bauvorhaben ist üblicherweise in fünf Schritte gegliedert.

1. Studie (Vorstufe der Planung)
2. Vorplanung
3. Entwurfsplanung
4. Genehmigungsplanung
5. Ausführungsplanung und Bauvorbereitung

Auch das Vorhaben „City West / Erneuerung der Hochstraße“ orientiert sich an dieser Gliederung. „City West“ befindet sich in der Vorplanung.

Mit der Vorplanung befasst ist die Ingenieurgemeinschaft Hochstraße Nord B 44. Sie setzt sich aus vier Büros zusammen. Die Federführung hat dabei das Büro Schüssler Plan GmbH aus Frankfurt. Ebenfalls beteiligt sind SSF Ingenieure AG aus München, Durth Roos Consulting GmbH aus Darmstadt sowie KUG Ingenieure GmbH & Co. KG aus Ludwigshafen.



Die Straßenvarianten können anhand von Themenfeldern beschrieben werden

Ob „Stadtstraße kurz“, „Hochstraße neu“, „Stadtstraße lang“ oder „Hochstraße versetzt“: Alle vier Varianten sind denkbar, leistungsfähig und technisch machbar als Ersatz für die kaputte Hochstraße Nord. Jede Variante hat ihre Vor- und Nachteile, je nachdem, aus welcher Perspektive man sie betrachtet. Die Stadtverwaltung möchte von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wissen, welcher Blickwinkel für Sie besonders bedeutsam ist – sei es als Nachbarin und Nachbar, Anwohnerin und Anwohner, als Geschäftsmann oder Geschäftsfrau, Autofahrerin und Autofahrer, sei es unter dem Gesichtspunkt der Kosten, des Klimaschutzes oder der Entwicklungspotenziale für unsere Stadt. In Anknüpfung an den Stadtumbauprozess „Heute für morgen“ möchten wir nun mit Ihnen diskutieren über: „City West – Raum für neue Stadtideen“ – Hier finden Sie Erläuterungen zu den Themenfeldern, die in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet sind.



BAUZEITEN

Bevor die Hochstraße – in welcher Form auch immer – erneuert wird, muss sie abgerissen werden. Je nachdem, ob sie wieder als Brücke errichtet wird, nach Süden hin verlegt wird, als kürzere oder längere Stadtstraße gebaut wird, gibt es unterschiedliche Konsequenzen für den Bau. Daraus ergeben sich unterschiedliche Bauzeiten. Das bedeutet auch, dass die Beeinträchtigungen für die Anliegerinnen und Anlieger sowie die Berufspendlerinnen und -pendler unterschiedlich lang und unterschiedlich intensiv sind, je nachdem, wie künftig gebaut wird.



ENTWICKLUNGSCHENCEN

Neben den reinen Bau- und Unterhaltungskosten spielt es eine große Rolle, wie der städtische Raum neu gestaltet und ge-

AUF DEN BLICK WINKEL KOMMT ES AN

WINKEL

nutzt wird. Abhängig davon, welche Variante verwirklicht werden soll, können im Umfeld der neuen Hoch- oder Stadtstraße neue Gebäude entstehen, in denen sowohl Wohnraum als auch Büros geschaffen werden können. Eine für Investoren attraktive Lösung kann also dazu führen, dass in Ludwigshafen neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Verbunden ist dieses Kriterium auch mit der Frage nach dem Selbstverständnis einer Stadtgesellschaft: Wie sehen die Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafener ihre eigene Stadt und welche Chancen für die Entwicklung ihrer Stadt möchten sie genutzt sehen?



KOSTEN

Die Kosten setzen sich zusammen aus dem Abriss der bestehenden Hochstraße und den Kosten für den Bau der neuen Straße. Diese Kosten sind je nach Variante unterschiedlich. Hinzu kommen Kosten, die für die jährliche Instandhaltung eingeplant werden müssen. Wie teuer Pflege und Unterhalt der neuen Straße werden, ist ebenfalls davon abhängig, welche Variante gebaut wird. Da die Hochstraße Nord auch zu einem wesentlichen Teil von Pendlerinnen und Pendlern aus der Vorderpfalz und Nordbaden genutzt wird, hat sie gleichermaßen eine überörtliche Funktion. Daher macht sich die Stadt Ludwigshafen nachdrücklich für ein auf mehreren Schultern verteiltes Finanzierungsmodell stark, dass der vielfach regionalen Nutzung der Straße Rechnung trägt.



NACHBARN

Die Bauarbeiten entlang der Hochstraße stellen eine große Beeinträchtigung für das angrenzende Umfeld dar. Doch auch während der Bauarbeiten leben und arbeiten Menschen in den benachbarten Stadtquartieren. Je nachdem, für welche Variante man sich entscheidet, verändern sich die direkten Lebensbedingungen der betroffenen Menschen. Gleichzeitig ergibt sich eventuell die Möglichkeit, vorhandene Gebäude neu anzubinden und beispielsweise die Einkaufssituation zu verbessern. Das angrenzende Stadtquartier kann, ab-



RAUMGEFÜHL

Wer über Plätze und durch Straßen geht, verbindet dies oft mit Gefühlen. Es gibt Plätze oder Straßen, an denen man sich wohl fühlt und andere, an denen man sich eher unsicher oder gar bedroht fühlt. Wie wohl man sich fühlt, hängt davon ab, ob ein Platz oder eine Straße klar und übersichtlich, sauber, hell und gut überschaubar sind. Unwohl fühlt man sich in dunklen und schlecht ausgeleuchteten Bereichen, auf unübersichtlichen, lauten und verdreckten Plätzen. So genannte Angsträume können unter Brücken, in Unterführungen oder auf unübersichtlichem Gelände entstehen. Bei den vier Varianten gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, den städtischen Raum neu zu gestalten. Auch die Möglichkeit, Fuß- und Radwege anzulegen, hängt davon ab, für welche Variante man sich entscheidet.



UMWELT

Lärm, Luft, Licht: Welche Auswirkungen haben die möglichen Straßenführungen auf die Umwelt? Wie können andere Verkehrsmittel mit bedacht werden? Welchen Lärm verursachen Autos und Lkw und welche Lärmschutzmaßnahmen können getroffen werden. Wie wirksam ist der Lärmschutz und wie sieht er aus? Wie stellen sich die Belastungen für die Luft dar und gibt es Unterschiede, die von der Straßenführung und der Bebauung abhängig sind? Für alle Varianten wurden die Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Bei den Untersuchungen sind verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen worden mit dem Ziel, dass die Lebens- und Arbeitsqualität – egal mit welcher Variante – auch unter Berücksichtigung umweltrelevanter Aspekte erreicht wird. Grundlage

für die Beurteilung der verschiedenen Prognosen der Luftbelastung ist die 39. Bundesimmissionschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen). Hinsichtlich der Lufthygiene – also der Schadstoffbelastung mit Feinstaub oder Stickstoffdioxid – haben die Ingenieure eine Abschätzung für das Jahr 2025 vorgenommen, denn vorher wird keine neue Straßenführung fertig gestellt sein.



VERKEHR

Auf der Hochstraße Nord fahren durchschnittlich 39.000 bis 41.000 Autos und Lkw pro Tag. Die Spitzenzeiten liegen im Berufsverkehr morgens Richtung Mannheim und abends Richtung Pfalz. Ein Großteil derjenigen, die die Hochstraße nutzen, sind Pendlerinnen und Pendler, die in der Vorderpfalz wohnen und Richtung Mannheim fahren. Ein weiterer Anteil von Pendlerinnen und Pendlern fährt Richtung BASF. Der Verkehr auf der Hochstraße Nord besteht also einerseits aus Durchgangsverkehr und andererseits aus Stadtverkehr. So lassen sich die Varianten aus unterschiedlichen Blickwinkeln beurteilen. Die Varianten werden daher auch dahingehend untersucht, wie sich der Verkehr in Zukunft auf andere Straßen im Stadtgebiet verteilen würde. Bei der Ausarbeitung von allen vier Varianten wurde darauf geachtet, dass die Leistungsfähigkeit der Straße für den Verkehr jetzt und in Zukunft gewährleistet bleibt. Dies ist auch eine Grundvoraussetzung für Gespräche mit Fördermittelgebern.



DREI WEGE, EIN ZIEL: IHRE MEINUNG.

DIREKT VOR ORT:

Spaziergänge:

Anmeldung bis einen Tag vorher bei der W.E.G.;

Treffpunkt am Infozentrum City West, Rathausplatz 10+12

Termine:

| | | |
|----------|------------------|-----------|
| Samstag | 25. Januar 2014 | 10.00 Uhr |
| Mittwoch | 29. Januar 2014 | 12.30 Uhr |
| Mittwoch | 5. Februar 2014 | 12.30 Uhr |
| Samstag | 8. Februar 2014 | 10.00 Uhr |
| Mittwoch | 12. Februar 2014 | 12.30 Uhr |
| Mittwoch | 19. Februar 2014 | 12.30 Uhr |

BEQUEM ONLINE:

www.ludwigshafen-diskutiert.de

Information und Diskussion rund um die Uhr

GEMEINSAM UND PERSÖNLICH:

Viertes Bürgerforum

City West – Raum für neue Stadtideen

Mittwoch, 5. Februar 2014, 19 Uhr

dasHaus, Bahnhofstraße 30

67059 Ludwigshafen

Informationen über weitere Termine finden Sie auf

www.ludwigshafen.de.

Anmeldung zu den Spaziergängen:

W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft mbH

Rathausplatz 10+12

67059 Ludwigshafen

Telefon: 0621 504-3080

E-Mail: info@weg-ludwigshafen.de

