

FAQs zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“

1	Warum muss die Brücke erneuert werden?	2
2	Heute kann doch fast jede Brücke saniert werden, warum nicht die Hochstraße Nord in Ludwigshafen?	2
3	Wie soll die Hochstraße erneuert werden?	3
4	Was genau wurde nun untersucht?	3
5	Wann ist Baubeginn?	4
6	Wie lange dauern die Bauarbeiten?	4
7	Warum dauern die Bauarbeiten so lange?	4
8	Ist eine Tunnel-Lösung möglich?	5
9	Ist die Variante "nur Abriss" denkbar?	5
10	Welche Auswirkungen hat die Baustelle auf die Innenstadt?	5
11	Mit welchen Belästigungen müssen Bürgerinnen und Bürger, Pendlerinnen und Pendler und Anwohnerinnen und Anwohner rechnen?	6
12	Gibt es Umleitungsstrecken?	6
13	Welche Rolle übernimmt der ÖPNV während der Bauzeit?	6
14	Was kostet die Erneuerung der Hochstraße Nord?	6
15	Warum steigen die Kosten gegenüber ersten Schätzungen?	7
16	Wurde in der Vergangenheit nicht ausreichend Geld für den Unterhalt investiert?	7
17	Wie viele Autos fahren über die Hochstraße?	8
18	Kann eine ebenerdige Stadtstraße den vielen Verkehr aufnehmen?	8
19	Wie sehen heute die Spitzenzeiten für den Verkehr aus?	8
20	Wer nutzt die Hochstraße Nord?	9
21	Wer soll die neue Hochstraße bezahlen?	9
22	Was ist, wenn keine Fördermittel fließen?	9
23	Gibt es Investoren für frei werdende Flächen?	9
24	Wann wurde die Hochstraße gebaut?	9
25	Was kostete die Hochstraße Nord?	10
26	Warum wurde sie gebaut?	10
27	Ist eine dritte Rheinquerung bei Altrip bedacht worden?	11

1 Warum muss die Brücke erneuert werden?

Die Hochstraße Nord muss aufgrund der starken Schäden abgerissen werden. Eine Sanierung der bestehenden Brückenbauwerke ist nicht möglich. Große Probleme bereiten unter anderen die so genannten Koppelfugen sowie die damalige Ausführung der Hohlkästen. Wie heute bekannt ist, ist die Betonüberdeckung dieser Konstruktionen zu gering, das heißt: Die Stahleinlagen sind zwar mit Beton überdeckt, die Dicke der Schicht ist jedoch nicht ausreichend. Ein weiterer Grund ist, dass die Bauteile weitaus stärker beschädigt und verrostet (korrodiert) sind als ursprünglich angenommen. Das hängt auch mit dem Einsatz von Tausalz zusammen. Zudem ist nicht nur die Zahl der Schwerlastverkehre gegenüber den 1970er- und 1980er-Jahren gestiegen, sondern auch das zulässige Gewicht für LKW: Dieses hat sich von 24 Tonnen im Jahr 1956 auf nunmehr 44 Tonnen fast verdoppelt.

2 Heute kann doch fast jede Brücke saniert werden, warum nicht die Hochstraße Nord in Ludwigshafen?

Neben erheblichen Beton- und Korrosionsschäden an fast allen Bauteilen bestehen an der Hochstraße Nord gravierende strukturelle Mängel:

Die Hochstraße Nord ist für die heute zulässigen Lasten unterdimensioniert. Während an der Hochstraße Nord – den Vorschriften zum Zeitpunkt des Baus entsprechend – eine zulässige Achslast der Antriebsachse von zehn Tonnen bei einer zulässigen Gesamtmasse der Lastkraftwagen von 38 Tonnen zugrunde gelegt wurde, wurde inzwischen eine Erhöhung auf 11,5 Tonnen Achslast der Antriebsachse und auf 44 Tonnen für die Gesamtmasse zugelassen. Eine weitere Erhöhung der zulässigen Traglasten ist geplant.

Abschnittsweise hergestellte Spannbetonbrücken wie die Hochstraße Nord verfügen über Arbeitsfugen, in denen Spannglieder zunächst verankert, vorgespannt und anschließend gekoppelt werden, um einen kontinuierlichen Spanngliedverlauf zu ermöglichen. Diese Arbeitsfugen werden auch als Koppelfugen bezeichnet. Bei der Hochstraße Nord wurde ein Konstruktionsprinzip angewandt, bei dem an jeder Koppelfuge jeweils alle Spannglieder gekoppelt wurden, während heute sicher gestellt wird, dass ein Teil der Spannglieder über die Arbeits- beziehungsweise Koppelfugen hinweg geführt werden. Durch die Kopplung der Spannglieder in einer Koppelfuge wird diese sehr stark mechanisch beansprucht und die Dauerhaftigkeit der Konstruktion wird beeinträchtigt.

Beim Bau der Hochstraße Nord wurden – dem damaligen Stand der Technik entsprechend – Spannstähle verwendet, die – wie man heute weiß – ohne "Vorwarnung" reißen und zu einem plötzlichen Versagen der Konstruktion führen können.

Bei einer Sanierung der Hochstraße Nord wäre es nicht – oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand – möglich gewesen, diese strukturellen Mängel zu beseitigen. Eine Untersuchung nach einem vom Bund vorgegebenen standardisierten Verfahren hat gezeigt, dass ein Neubau wirtschaftlicher ist. Vor diesem Hintergrund haben Bund und Land schon frühzeitig deutlich gemacht, dass nur die Förderung des Neubaus in Frage kommt.

Im Übrigen steht Ludwigshafen mit dieser Situation nicht alleine. Der Bund hat ebenfalls allergrößte Probleme mit der Ertüchtigung der Autobahnbrücken, die aus derselben Bauzeit stammen.

3 Wie soll die Hochstraße erneuert werden?

Bei den Überlegungen, wie die Hochstraße erneuert werden soll, spielen viele Faktoren eine Rolle. Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit des Wiederaufbaus als Hochstraße in jetziger Lage (1), ein leicht südlich versetzter Wiederaufbau der Hochstraße (2) oder die Möglichkeit, eine kürzere (3) oder eine längere Strecke der Straße (4) ebenerdig zu führen. Alle vier Varianten sind leistungsfähig hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und technisch machbar. Diese vier Varianten wurden in einer intensiven Phase der Bürgerinformation- und Beteiligung öffentlich vorgestellt und diskutiert. Eine große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger sprach sich am Ende der ersten Phase des Beteiligungsverfahrens dafür aus, mit der Variante „Stadtstraße lang“ weiter zu planen. Der Stadtrat als zuständiges Gremium beauftragte die Stadtverwaltung bei seiner Sondersitzung am 24. März 2014 damit, mit der „Stadtstraße lange“ als so genannte Vorzugsvariante weiter zu planen. Zugleich erteilte das politische Gremium der Verwaltung weitere Arbeits- und Prüfaufträge, die die weiteren Planungen begleiten sollen.

4 Was genau wurde nun untersucht?

Durch die Ingenieure wurde die komplette Hochstraße Nord im Bestand erfasst und vermessen. Man hat sich die Konstruktion von außen und innen genau angesehen und Schäden aufgenommen und beurteilt. Es wurden viele Planunterlagen, Dokumente und Akten aus der Bauzeit der Hochstraße gesichtet und ausgewertet. Darüber hinaus wurde das Umfeld der Hochstraße und besonders des großen Brückenkopfes im Osten Richtung Kurt-Schumacher-

Brücker sehr genau untersucht. Hier ist es so, dass Teile der Mall des Rathaus-Centers nachträglich, also nach dem Bau der Hochstraße, sozusagen unter die Hochstraße Nord und die Auf- und Abfahrtsrampen geschoben wurden. Dadurch sind Teile des Brückenkopfes baulich eng mit dem Parkdeck des Rathaus-Centers verbunden. Unter der Hochstraße führen Tunnel- und Gleisanlagen. Bei allen Planungen muss auch untersucht werden, wie die Hochstraße abgerissen werden kann. Dies ist ein aufwändiges Vorhaben. Alle bautechnisch machbaren Varianten wurden dann untersucht insbesondere unter den Blickwinkeln verkehrliche Leistungsfähigkeit, Schall, Umwelt, Entwicklungschancen für die Stadt, indem Platz für neue Wohnungen und Büros geschaffen werden kann.

5 Wann ist Baubeginn?

Das hängt von den weiteren Ergebnissen ab. Zunächst muss der Stadtrat über eine Vorzugsvariante entscheiden – das ist die Variante, auf deren Basis weiter mit möglichen Partnern und Geldgebern verhandelt wird. Dann wird weiter geplant. Ein Baubeginn vor 2018 ist unwahrscheinlich.

6 Wie lange dauern die Bauarbeiten?

Je nach Variante dauern die Bauarbeiten zwischen knapp acht Jahren und mehr als zwölf Jahren.

7 Warum dauern die Bauarbeiten so lange?

Ein wesentlicher Grund für die lange Bauzeit ist die Vorgabe, dass auf der durchgehenden Verbindung von der A 650 zur Kurt-Schumacher-Brücke immer ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung in Betrieb bleiben soll, um den vollständigen Kollaps des Verkehrssystems zu vermeiden. Lediglich für die Auf- und Abfahrten kommen zeitweilige Vollsperrungen in Frage. Dies hat zur Folge, dass sowohl Abriss als auch der Neubau von Bauteilen immer in unmittelbarer Nähe des fließenden Verkehrs erfolgen müssen. Deshalb sind besondere Sicherungsmaßnahmen und Provisorien erforderlich, die nicht nur die Bauzeit verlängern, sondern auch erheblichen Einfluss auf die Kosten haben.

Erschwerend kommt hinzu, dass bei dem Rückbau der einzelnen Brückenteile die statische Konstruktion beachtet werden muss. Vereinfacht gesagt, muss der Rückbau exakt in der umgekehrten Reihenfolge wie bei der Errichtung der Brücke erfolgen. Hieraus ergeben sich Zwangspunkte, die häufig mit dem Ziel, den Verkehr möglichst optimal zu führen, in Konflikt stehen.

Besonders schwierig ist das Bauen in unmittelbarer Nähe des Rathaus-Centers bei den Varianten, bei denen nicht der Teilabriss der Mall vorgesehen ist. Als die Hochstraße Nord gebaut wurde, gab es noch keine Mall unter der Hochstraße. Man konnte die benötigten Gerüste problemlos errichten. Heute müsste man diese auf das Dach der Mall abstützen, wofür dieses nicht ausreichend tragfähig ist. Deshalb müssen hier aufwändige Hilfskonstruktionen zum Einsatz kommen.

8 Ist eine Tunnel-Lösung möglich?

Planerisch wurde im Westen eine Untertunnelung der Bahnanlagen untersucht. Theoretisch ist eine teilweise Untertunnelung technisch machbar, aber sie ist sehr teuer in der Herstellung, sehr aufwändig in der Wartung und daher nicht finanzierbar.

9 Ist die Variante "nur Abriss" denkbar?

Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "nur Abriss" nicht weiter verfolgt und auch keine Kosten dafür ermittelt.

10 Welche Auswirkungen hat die Baustelle auf die Innenstadt?

Gerade weil das Vorhaben einen großen Eingriff in die Stadt bedeutet, wird die Situation der Innenstadt von Anfang an mit bedacht. Obwohl immer eine Richtungsfahrbahn der Hochstraße Nord befahrbar sein wird, ist während den langjährigen Bauarbeiten mit massiven Beeinträchtigungen für die angrenzenden Stadtquartiere zu rechnen. Verkehre werden sich trotz ausgewiesener Umleitungsstrecken teilweise in die Innenstadt verlagern. Insgesamt ist mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen.

11 Mit welchen Belästigungen müssen Bürgerinnen und Bürger, Pendlerinnen und Pendler und Anwohnerinnen und Anwohner rechnen?

Es wird zu Verkehrsbeeinträchtigungen, Lärm, Staub und allem, was zu einer Großbaustelle gehört, kommen. Autofahrer müssen sich auf längere Umleitungsstrecken und Fahrzeiten einstellen, um der Großbaustelle aus dem Weg zu gehen. Wer nicht möchte oder nicht kann, muss sich auf Verkehrsstaus im Bereich der Großbaustelle vor allem in den Berufsverkehrszeiten einstellen. Deshalb ist es wichtig, bei der Beurteilung der Varianten die unterschiedliche Dauer von Bauzeiten mit einzubeziehen.

12 Gibt es Umleitungsstrecken?

Es wurde bereits in der Vorplanung berücksichtigt und ermittelt, wie sich der Verkehr verlagern könnte und welche Auswirkungen dies auf das vorhandene Straßennetz haben wird. Neben einer großräumigen Umfahrung wird die Hochstraße Süd stärker belastet sein, ebenso andere innerstädtische Straßen. Im Planungsprozess werden Maßnahmen konkretisiert, wie der ÖPNV während der Bauzeit als Alternative zum Individualverkehr stärker ins Bewusstsein gerückt werden kann.

13 Welche Rolle übernimmt der ÖPNV während der Bauzeit?

Die Ingenieure sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Straßenverbindung nicht grundsätzlich durch einen Ausbau von Stadtbahnlinien ersetzt werden kann. Aber vor allem während der Bauzeit müssen S-Bahn, Stadtbahnen und Buslinien einen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes leisten. Dazu haben der Verkehrsverbund Rhein-Neckar und die Stadt ein gemeinsames Gutachten beauftragt, dessen Ergebnisse im Sommer 2014 vorliegen sollen und in die weiteren Entwurfsplanungen einfließen werden.

14 Was kostet die Erneuerung der Hochstraße Nord?

Abriss der Hochstraße Nord und Bau der „Stadtstraße lang“ – diese Vorzugsvariante wird nun nach dem Stadtratsbeschluss vom März weiter geplant – kosten nach derzeitigem Stand (2014) rund 270 Millionen Euro. Bedacht

werden müssen außerdem künftige Kosten für den Unterhalt der Straße. Außerdem muss die neue Straße mit dem bestehenden Straßennetz verbunden werden. Die Baukosten für den Neubau einer Hochstraße lägen nach derzeitigem Stand bei rund 330 Millionen Euro.

Bei allen vorgeschlagenen Varianten wird es auf Grund baulicher oder betrieblicher Einschränkungen im Bereich des Rathaus-Centers zu finanziellen Ansprüchen der Eigentümer bzw. der Betreiberin ECE kommen. In der Zwischenzeit sind Berateraufträge vergeben, um die wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen sowie beispielsweise den Umfang möglicher Entschädigungszahlungen zu ermitteln.

15 Warum steigen die Kosten gegenüber ersten Schätzungen?

Der Abriss der kaputten Hochstraße und der Bau einer neuen Straße sind sehr schwierig und sehr komplex. Die Arbeiten müssen in einem dicht bebauten innerstädtischen Raum bewerkstelligt werden. Das ist viel aufwändiger als auf der grünen Wiese abzureißen und zu bauen. Bei einer geschätzten Bauzeit von knapp acht Jahren für die Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“ – dies ist auch die Variante mit der kürzesten Bauzeit – und einem voraussichtlichen Baubeginn nicht vor 2018 muss mit Preissteigerungen und einer Anpassungen an das künftige Preisniveau gerechnet werden.

16 Wurde in der Vergangenheit nicht ausreichend Geld für den Unterhalt investiert?

Bei den regelmäßigen Bauwerksprüfungen wurden bereits 1988 Schäden festgestellt. Im Jahr 1993 wurde deshalb eine Fördervoranfrage beim Land eingereicht, mit dem Ziel, finanzielle Unterstützung für die Behebung der Schäden zu erhalten. Zahlreiche Initiativen der Bauverwaltung in den Folgejahren, durch geeignete Instandsetzungsmaßnahmen die Bausubstanz vor dem weiteren Verfall zu retten, scheiterten. Vielmehr konnten nur Notmaßnahmen durchgeführt werden. Allerdings wäre es auch mit einem höheren Mitteleinsatz nicht möglich gewesen, die bestehenden strukturellen Mängel (zu niedrige Tragfähigkeit, ungünstige Anordnung der Spannglieder, Verwendung ungeeigneter Spannstähle) zu beseitigen.

17 Wie viele Autos fahren über die Hochstraße?

Die Verkehrsbelastung beträgt zurzeit morgens und abends über 4.000 Kraftfahrzeuge pro Stunde. Insgesamt sind es innerhalb von 24 Stunden zwischen 39.000 und 41.000 Kraftfahrzeuge zusammen für beide Fahrtrichtungen. Prognosen zufolge wird die Verkehrsmenge zukünftig der heutigen entsprechen. Damit ist eine hohe bauliche und konstruktive Belastung verbunden.

18 Kann eine ebenerdige Stadtstraße den vielen Verkehr aufnehmen?

Ja, da wir bereits heute ebenerdige Straßen in Ludwigshafen haben, die ähnliche Verkehrsmengen bewältigen – so zum Beispiel der Kaiserwörthdamm, die Brunckstraße oder die Carl-Bosch-Straße in Ludwigshafen, die alle Verkehrsmengen von über 40.000 Kraftfahrzeugen pro Tag abwickeln. Dies ist in anderen Städten wie zum Beispiel Mannheim Normalität, wo über den Luisenring oder die Bismarckstraße ebenerdige Innenstadtverkehre in solchen Größenordnungen organisiert werden. Und selbst in den Spitzenstunden, also während des Berufsverkehrs morgens zwischen 7.30 und 8.30 Uhr und abends zwischen 16.30 und 17.30 Uhr, bescheinigen die Fachleute der ebenerdigen Stadtstraße anhand einer konkreten Verkehrssimulation einen noch stabilen Verkehrsfluss. Das heißt, die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität im Berufsverkehr sind noch ausreichend.

19 Wie sehen heute die Spitzenzeiten für den Verkehr aus?

Die Spitzenverkehre sind stark richtungsbezogen und konzentrieren sich morgens auf die Zeit zwischen 7.30 und 8.30 Uhr und abends auf 16.30 und 17.30 Uhr. Die Verkehrsstärke liegt in diesen Zeiten bei rund 4.000 Kraftfahrzeugen zusammen für beide Fahrtrichtungen. Rechnerisch und unter Berücksichtigung der Ferienzeiten (sechs Wochen) ist das über das Jahr betrachtet gut fünf Prozent der Zeit. Außerhalb der Spitzenzeiten ist die Verkehrsbelastung nur mäßig und es fahren deutlich weniger Autos über die Hochstraße Nord.

20 Wer nutzt die Hochstraße Nord?

Rund zwei Drittel des Autoverkehrs, der heute die Hochstraße Nord benutzt, fährt über die Kurt-Schumacher-Brücke in Richtung Mannheim bzw. rechtsrheinische Metropolregion. Ein Drittel des Autoverkehrs hat die Ziele in Ludwigshafen und fährt Richtung Innenstadt und BASF.

21 Wer soll die neue Hochstraße bezahlen?

Die Stadt Ludwigshafen vertritt die Auffassung, dass die vorwiegend von regionalen und überregionalen Verkehrsteilnehmern genutzte Straße auch entsprechend anteilig finanziert werden muss. Auch ist die Stadt Ludwigshafen finanziell nicht in der Lage, dieses Infrastrukturvorhaben von überörtlicher Bedeutung alleine zu stemmen. Daher werden auf Basis einer Vorzugsvariante Gespräche mit Fördermittelgebern geführt.

22 Was ist, wenn keine Fördermittel fließen?

Die Stadt Ludwigshafen kann die Maßnahme einer überörtlichen Verkehrsverbindung alleine weder finanziell noch strukturell stemmen. Wenn weitere Schäden auftreten, muss mit Sperrungen gerechnet werden.

23 Gibt es Investoren für frei werdende Flächen?

Zunächst muss klar sein, welche Variante und damit welche Straßenführung stadtplanerisch, funktional und wirtschaftlich sinnvoll ist. Daraus ergibt sich das zu überplanende Areal. Für alle Varianten wurden bereits Abschätzungen getroffen, wieviel neuer Wohnraum und wie viel neue Arbeitsplätze möglicherweise entstehen können. Bei der Expo Real 2013 in München, der größten Immobilienmesse in Deutschland, wurde bereits über das Potenzial, dass sich durch die Hochstraßenerneuerung ergibt, informiert.

24 Wann wurde die Hochstraße gebaut?

Der erste Abschnitt der Hochstraße Nord zwischen Kurt-Schumacher-Brücke und der heutigen Heinigstraße wurde ab 1970 bis 1977 gebaut, der westliche daran anschließende Abschnitt von 1978 bis 1981. Die Hochstraße Nord besteht aus 34

Teilbauwerken mit einer Gesamtlänge von 1,8 Kilometer zwischen der A 650 und der Kurt-Schumacher-Brücke.

25 Was kostete die Hochstraße Nord?

Die Kosten für die Hochstraße Nord beliefen sich auf 135 Millionen Mark wobei Bund und Land nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Finanzausgleichsgesetz (FAG) bis März 1972 zu 75 Prozent und danach zu 85 Prozent der nach diesen Gesetzen zuwendungsfähigen Kosten übernommen hatten. Der Bauunterhalt verblieb bei der Stadt.

26 Warum wurde sie gebaut?

Ziel war es, die Ludwigshafener Innenstadt vom Verkehr zu entlasten und die Verkehrsströme zwischen der Vorderpfalz (Autobahn 650) und Baden-Württemberg schnell und reibungslos abzuwickeln. Leitbild war damals die autogerechte Stadt. Die Hochstraße hatte mehrere Aufgaben. Seinen Ausgangspunkt hatte das Hochstraßenkonzept aus Sicht der Historiker im "Wirtschaftswunder" und der damit einhergehenden Massenmotorisierung, die dem Vorbild der USA folgte. Das Wirtschaftswachstum wurde für nahezu grenzenlos gehalten, und man rechnete mit stetig wachsenden Arbeitsplatz- und Bevölkerungszahlen (bis 250.000 Einwohner), die jedoch nie erreicht wurden. Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Ludwigshafen wuchs von 1.527 im Jahr 1950 über 14.000 zehn Jahre später und 46.000 im Jahr 1971 bis auf aktuell mehr als 98.000. Dazu kamen der stetig wachsende industrielle Straßenverkehr - vor allem der BASF - und die Pendler, deren Zahl durch die "Stadtflucht" seit den 1960er-Jahren immens wuchs.

Der Durchgangsverkehr nach Mannheim fließt demzufolge über die Kurt-Schumacher-Brücke ohne Störung der City ab. Des Weiteren ist die Hochstraße Nord Teil des äußeren Cityrings, der die Ruhigstellung der City und somit die Schaffung der Fußgängerzone ermöglichte. Der Verkehr in Richtung Innenstadt wird über die Hochstraße auf den inneren Cityring geführt und von dort zu den Parkhäusern und Parkplätzen verteilt. Außerdem leitet die Hochstraße Nord den starken Verkehr zur BASF um den Hemshof herum direkt dorthin und trägt dort zur Verbesserung der Wohnsituation bei.

27 Ist eine dritte Rheinquerung bei Altrip bedacht worden?

Die Möglichkeit einer dritten Rheinquerung wird zurzeit nicht betrachtet.

Dafür gibt es mehrere Gründe:

Der Planfeststellungsbeschluss zur Rheinquerung ist aufgehoben worden

Die Maßnahme wurde bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen

Gegen diese Rheinquerung gibt es erhebliche Widerstände aus der Region (Umwelt, Wirkung).

Sie ist mit ca. 1 Mrd. Euro Baukosten als Tunnel nicht finanzierbar.

Die Gutachten hierzu zeigen für die Hochstraßen in LU lediglich eine etwa 10%ige Entlastung.

Der Zeitpunkt für eine Realisierung – selbst wenn alle fachlichen Probleme gelöst werden würden – liegt weit später als die Fertigstellung der Baumaßnahme Hochstraße Nord.