

# DIE HOCHSTRASSEN VON LUDWIGSHAFEN

**D**as Hochstraßensystem in Ludwigshafen ist eine zentrale Verkehrsverbindung zwischen der Pfalz und Nordbaden. Es besteht aus der Hochstraße Nord und der Hochstraße Süd. Beide Straßen führen den Verkehr zu den zwei Brücken über den Rhein, die Kurt-Schumacher-Brücke und die Konrad-Adenauer-Brücke.

## Worum geht es?

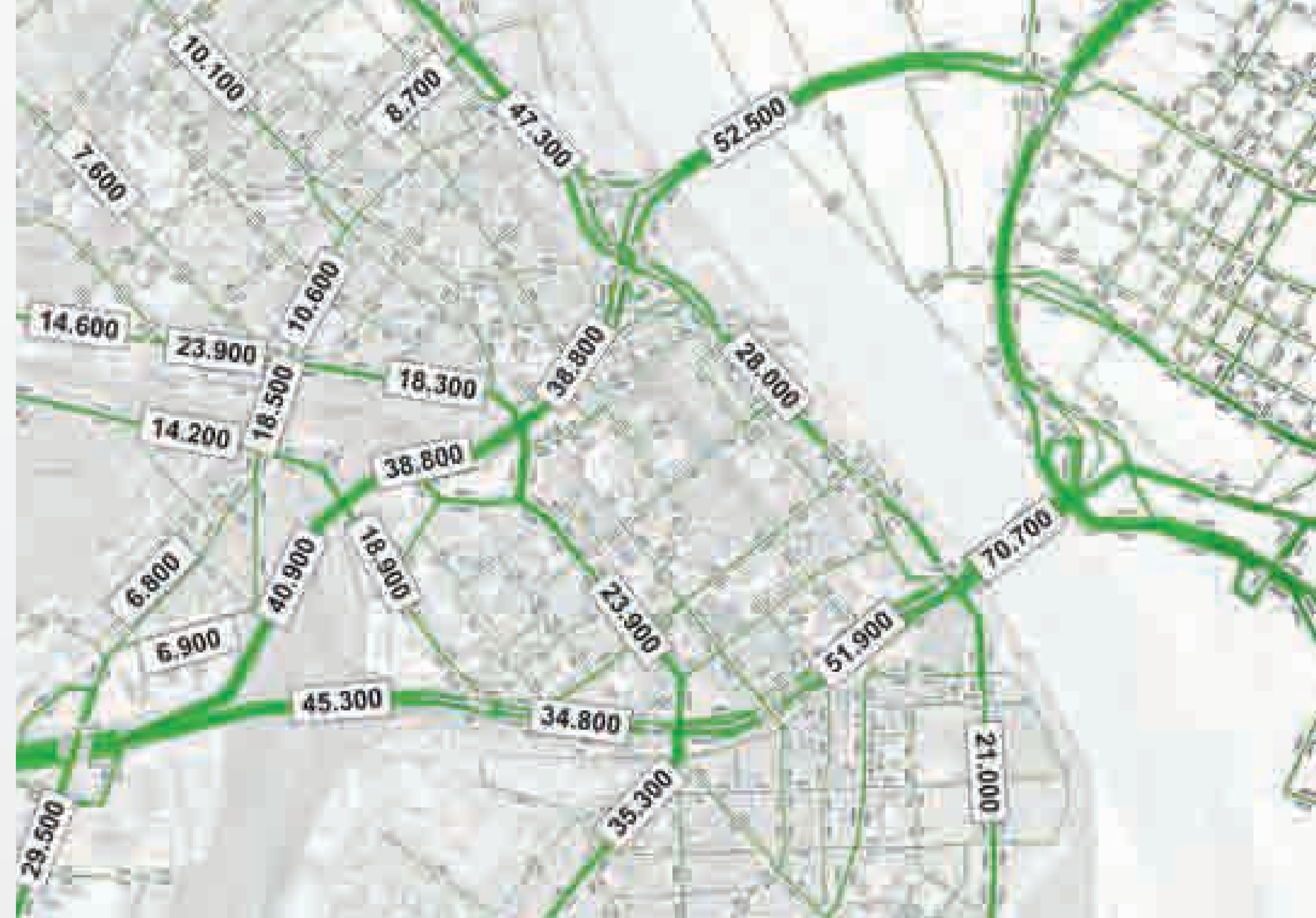
Nachdem am 22. November 2019 auch die Flächen unter der Pilzhochstraße aus Sicherheitsgründen gesperrt werden mussten, wurde klar, dass die Konstruktion nicht erhalten werden kann und abgerissen werden muss. Am 9. Dezember hat der Stadtrat den Abriss beschlossen, am 20. Dezember wurde ein Unternehmen mit dem Abbruch der Pilzhochstraße beauftragt. Derzeit laufen die Vorbereitungen für den Abriss. Was kommt auf die Anwohner\*innen und Gewerbetreibenden im Umfeld der Pilzhochstraße zu? Welche Belastungen gibt es? Wann können Busse und Bahnen wieder den Berliner Platz anfahren? Wie geht es nach dem Abriss weiter?

## Wie erfahre ich mehr?

Die Stadtverwaltung stellt sich seit vielen Jahren einem breiten gesellschaftlichen Dialog. Beim Nachbarschaftsmarkt können Sie **stündliche Kurzvorträge zum Planungsstand** und zu den Bauarbeiten hören und sich an Themeninseln informieren. Nutzen Sie unsere „**Lebendige Bibliothek**“, um sich 15 Minuten lang intensiv mit **Expert\*innen** zu unterschiedlichen Themen auszutauschen und nachzufragen. Geben Sie uns Feedback, welche Themen Sie ganz besonders interessieren. **Online** können Sie unter [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) alle Infos zum Thema Hochstraßen nachlesen. Zusätzlich finden Sie aktuelle Informationen in Facebook, auf Twitter und bei Instagram unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“.

# DIE HOCHSTRASSEN IN LUDWIGSHAFEN

## Zwei überregional wichtige Verkehrsadern der Metropolregion Rhein-Neckar



→ Kraftfahrzeugverkehr (Verkehrsmenge KfZ in 24 Stunden vor Sperrung der Hochstraße Süd).

Das Ludwigshafener Hochstraßenkonzept entstand im Zeitalter des „Wirtschaftswunders“ und der damit einhergehenden Massenmotorisierung, die dem Vorbild der USA folgte und das Stadtbild grundlegend veränderte und bis heute prägt. Beide Hochstraßen sind heute überregional wichtige Verkehrsverbindungen für Pendler\*innen und Wirtschaft.

Durch die langjährigen Belastungen und Überlastungen sind die Konstruktionen beider Hochstraßen beschädigt bzw. geschwächt. Seit 22. August 2019 ist die „Pilzhochstraße“, ein Teilabschnitt der Hochstraße Süd, aus Sicherheitsgründen gesperrt. Die Hochstraße Nord ist mit Einschränkungen im LKW-Verkehr befahrbar.

### Hochstraße Nord

- Gebaut zwischen 1970 und 1981
- Hochstraße Nord B44 ist rund 2 km lang.
- Verkehrsbelastung beträgt morgens und abends über 4.000 Kraftfahrzeuge pro Stunde.
- Insgesamt nutzen innerhalb von 24 Stunden zwischen 39.000 und 41.000 Kraftfahrzeuge beide Fahrrichtungen.
- Prognosen zufolge wird die Verkehrsmenge zukünftig der heutigen entsprechen.
- Unterhaltungsarbeiten werden seit den 1990er Jahren unternommen.

### Hochstraße Süd

- Gebaut zwischen 1958 und 1968
- Hochstraße Süd B37 ist insgesamt rund 2,4 km lang und setzt sich aus mehreren Abschnitten zusammen.
- Die Verkehrsbelastung beträgt morgens und abends über 4.000 Kraftfahrzeuge pro Stunde.
- Der Teilabschnitt Pilzhochstraße, eine in Deutschland einmalige Konstruktion von ca. 500 Metern Länge, muss saniert werden.
- Statische Berechnungen im Jahre 2017 im Rahmen der Vorbereitung der Sanierung zeigen erhebliche Defizite an der statischen Konstruktion.
- Aus Sicherheitsgründen wird die Pilzhochstraße am 22. August 2019 gesperrt, ab 22. November 2019 werden auch die Durchfahrten darunter gesperrt.

# DIE HOCHSTRASSEN IN LUDWIGSHAFEN

## Die Hochstraße Süd

Die Hochstraße Süd ist von Prof. Max Erich Feuchtinger, einem der Pioniere der deutschen Verkehrswissenschaft, erdacht worden. Er entwickelte aufgrund von Verkehrszählungen ein Zukunftskonzept für den Verkehr. Der Durchgangsverkehr sollte angesichts der Enge der Innenstadt auf einer zweiten Ebene, das heißt auf Hochstraßen, zu den Brücken über den Rhein geleitet werden. 1959 wurde das erste Stück der Hochstraße Süd bis zur Heinigstraße eingeweiht.



→ Im Jahr 1957 wird der Abschnitt der Pilzhochstraße am Übergang der Ludwigstraße zur Mundenheimer Straße gebaut.



→ Die Pilzhochstraße von oben 1960: Der Anschluss an die Konrad-Adenauer-Brücke ist fertig.



→ Die Hochstraße Süd wird am 9. Juli 1959 durch den damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seehofer dem Verkehr übergeben.



→ Britische Baufachleute besichtigen am 16. Oktober 1959 den Rheinbrückenkopf und die Hochstraße Süd.



→ Kurz nach der Einweihung am 9. Juli 1959: Der Teilabschnitt der Hochstraße Süd, die Pilzhochstraße, in Blickrichtung Rhein.



→ Der Parkplatz unter der Pilzhochstraße im Jahr 1967.

# DIE HOCHSTRASSEN IN LUDWIGSHAFEN

## Die Hochstraße Nord

Die nördliche Hochstraße und die Nordbrücke waren zuerst nur für den Stadtverkehr vorgesehen. Erst mit der Verlegung des Hauptbahnhofs und dem Ausbau der Bundesfernstraßen rund um Ludwigshafen konnten beide Brücken gleichwertig für den regionalen Verkehr ausgebaut werden. In den Jahren 1970 bis 1981 wurde die nördliche Hochstraße gebaut, wobei Bund und Land zwischen 75 und 85 Prozent der Kosten trugen. Der Bauunterhalt verblieb bei der Stadt.



→ Übergabe eines Teilstücks der Hochstraße Nord in Höhe Postbank und Paketpostamt (Bruchwiesenstraße), 10. Dezember 1980



→ Hochstraße in Richtung Grünzweig-Knotenpunkt, 21. Mai 1979



→ Bau der Hochstraße, Juni 1978



→ Geplantes Hochstraßen-System Nord, Februar 1962



→ Auffahrt Hochstraße



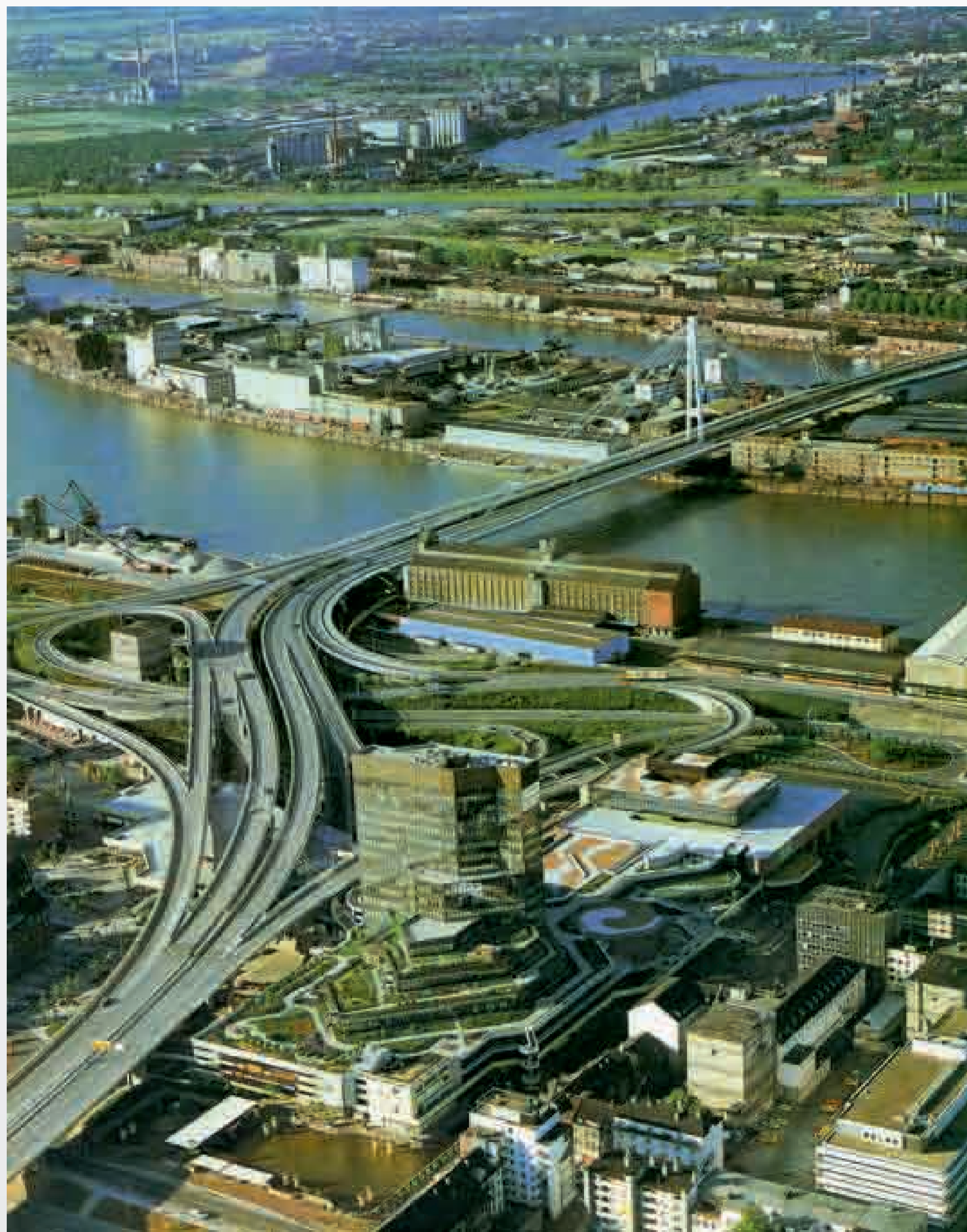
→ Auszug: Mannheimer Morgen, 31. Mai 1986



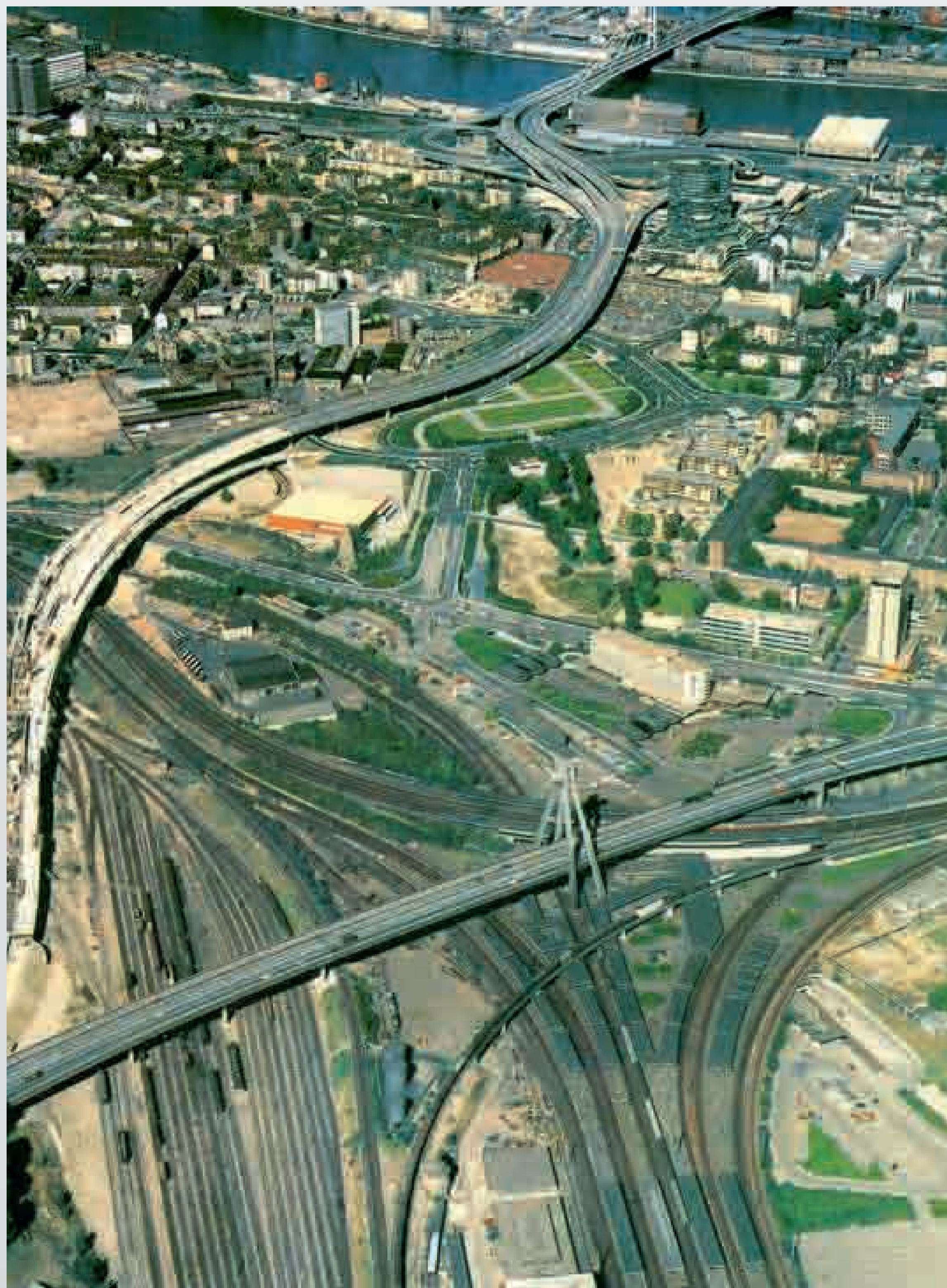
→ Auszug: Stadt-Anzeiger, Artikel Hochstraße, 11. Juli 1959

# DIE HOCHSTRASSEN IN LUDWIGSHAFEN

## Die Hochstraße Nord



→ Hochstraße Nord und Kurt-Schumacher-Brücke, 1980



→ Hochstraße Nord, 2. Bauabschnitt, September 1980

## Straßennetz für das Jahr 2000 geknüpft

Mit den Brücken fing vor vier Jahrzehnten alles an

H. Kranczoch: Überblick über die Ludwigshafener Verkehrssituation

Daß alles einmal mit einem denkbar schlechten Omen angefangen hat, vor etwas weniger als 50 Jahren, weiß heute fast niemand mehr. In einigen Wochen, wenn mit der Hochstraße Nord die Großbaustelle Ludwigshafen (teilweise) geschlossen wird, hat für diese Stadt die Zukunft begonnen. Was den Straßenbau betrifft. Mit einem Aufwand von rund 520 Millionen Mark wurde ein Verkehrsnetz geknüpft, das von einigen der stolzen Erbauer manchmal mit dem von Chicago oder Los Angeles verglichen wird.

Mit den Brücken fing alles an. Und da wurde auch der Start verpatzt. Die neue Autobahnbrücke (heute „Theodor-Heuß-Brücke“) stürzte zunächst einmal ein – es gab drei Dutzend Tote. Das war in den allerersten Kriegsjahren. Und etwas später hatten Ludwigshafen und Mannheim dann überhaupt keine Verbindung über den Rhein mehr. Aber das ist Geschichte.

Nach dem Krieg begannen die Planungen: Reicht eine Brücke? Braucht man zwei, drei oder gar noch mehr? Das erste Gutachten mußte her. Professor Feuchtinger, eine internationale Kapazität, hielt vier Brücken für erforderlich. Drei davon sind mittlerweile gebaut, die vierte bei Altrip war lange Zeit fest eingeplant, ist neuerdings umstritten.

Zwei dieser Rheinübergänge wurden dann zum Kernstück jeder Planung. Wie wird der Verkehr an diese beiden Knotenpunkte herangeführt, wie bringt man die hereinkommenden Fahrzeuge am besten durch die Innenstadt? 1956 legte dann Professor Feuchtinger dann (in Ludwigshafen!) den Grundstein der Verkehrswissenschaft und begann mit Verkehrszählungen. Die zeigten: Auf einer Ebene ist das Problem nicht zu lösen. Die Hochstraßen waren geboren.

Im Dezember 1957 legte dann die Bauverwaltung Ludwigshafen einen Gesamtverkehrsplan vor, in dem im Zusammenhang mit der Neuordnung der Innenstadt das geplante Verkehrsgerüst der City aufgezeigt wurde. Mit einem „Südwestknoten“ am Pfalzbau und einem „Nordwestknoten“

ausgangs der Kurt-Schumacher-Brücke. Diese Kernstücke sind auch geblieben. Aber sonst wurde fast alles anders.

Damals war der Viadukt noch Dreh- und Angelpunkt der Planung. Dort wurden drei Bundesstraßen und eine Landesstraße eingefädelt – dort mußten natürlich auch die Straßenbahnen drüber. Wartezeiten von einer dreiviertel bis zu zwei Stunden waren an der Tagesordnung – und ein Dutzend Polizisten täglich im Einsatz. Dann fiel die Entscheidung: Verlegung des Bahnhofs. Und damit war der Weg frei für das Straßennetz des Jahres 2000.

Jetzt liegt Ludwigshafen in einem Autobahnviereck, vierspurig verbunden mit allen Städten der Region, staufrei angeschlossen an das bundesdeutsche Fernstraßennetz. Was noch zu tun bleibt: Befreiung der Stadtteile Maudach und Friesenheim vom Durchgangsverkehr, Bereinigung des letzten Verkehrsganges in der Brunckstraße, Beseitigung der letzten Bahnübergänge (Kopernikusstraße und Pettenkoferstraße). Und (im Vergleich dazu) einige „Kleinigkeiten“.

Inzwischen sind die Verkehrsgänge längst vergessen, die Millionen verbaut. Es sind natürlich nicht nur Millionen aus dem Stadtsäckel: Bund und Land brachten den Löwenanteil auf. Aber immerhin blieb der Stadt ein Anteil von rund 130 Millionen Mark, D-Mark. Denn – wie gesagt – die Versuche, mit einer zweiten Brücke das damals schon beträchtliche Ludwigshafener Verkehrsproblem zu lösen, waren nicht eben glücklich.

→ 1. Teil Rheinpfalz Zeitungsartikel: Hochstraße, 17. Oktober 1980

## Verkehrskonzept nach jeder Etappe überarbeitet

In vier Schritten zum dichten Netz von Autobahnen und Schnellstraßen

Stück für Stück hat sich Ludwigshafen die Verkehrsprobleme vom Hals geschafft – nach dem „Befreiungsschlag“, der Bahnhofsverlegung. In vier Etappen gelangte man zur heutigen Situation, und immer wieder wurden die Pläne überarbeitet. Das war auch gut so: Nach den ersten Vorstellungen würde der ganze Verkehr von der Kurt-Schumacher-Brücke über die Heinigstraße fließen – im „zweiten Stock“, auf einer Hochstraße. Die unteren Fahrspuren waren für den Stadtverkehr gedacht. Deshalb gibt es übrigens in der Heinigstraße den extrem breiten Mittelstreifen: Da sollten die Pfeiler der Hochstraße ruhen.

Im „Tempo I“ wurde die Wredestraße entlastet durch die Hochstraße Süd von der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur Heinigstraße. Vom Pylon war damals noch nicht die Rede.

Beim „Tempo II“ ging es um die Entlastung der Frankenthaler Straße und der Heinigstraße. Dafür sorgte die Hochstraßen-Fortsetzung bis zur Bruchwiesenstraße. Dabei wurde dann die Autobahn (A 650) geboren. Und nun, als es um die Überquerung des Bahngeländes und des neuen Bahnhofs ging, entstand der Pylon, heute eines der Wahrzeichen Ludwigshafens. Die „Hochstraße Süd“ war fertig, die Achse vom Rhein zur Haardt geschmiedet.

Mit dem „Tempo III“ wendeten sich die Stadtplaner dem nördlichen Teil zu, der zweiten Stadt-Brücke. Der „Nordbrücken-kopf“ an der BASF entstand. Er sollte ursprünglich viel sparsamer ausfallen – aber weil durch die Auffahrts-Spuren von der BASF her schon sehr viel Gelände beansprucht wurde, entwickelte man den „kleinen Knoten“ zu einem „Vollknoten“. Voraussetzung für diesen Planungsschritt: Der Abriss des Viadukts. Jetzt war die Verbindung zur BASF (Carl-Bosch-Straße) und zur Kaiser-Wilhelm-Straße (durch die Zollhofstraße mit Unterführung) hergestellt.

Ohne die Bahnhofsverlegung (1969 abgeschlossen) wäre diese Phase nicht realisierbar gewesen. Aber auch für diesen Fall gab es Pläne: für den Viadukt wäre ein Kreisell gebaut worden. Der heutige Baudezernent Gerhard Schoenmakers: „Als die Entscheidung dann gefallen war, hinterließ die Bundesbahn uns dann ein seltenes Abschiedsgeschenk – sie gab nämlich bekannt, daß der Viadukt baufällig ist.“

In der Fortführung der daraufhin überarbeiteten Planung wurde die Hochstraße Nord bis zum Grünzweig-Knoten fortgeführt, rund um das (später entstandene) Rathaus-Center.

Im „Tempo IV“ schließlich ging es um die

Entlastung des Hemshofs, der Heinigstraße und der Kaiser-Wilhelm-Straße (West) durch die Hochstraße Nord, die bis an die A 650 herangeführt wird. Hinter dem Pylon (vom Rhein aus gesehen) trifft diese Hochstraße Nord, die dann 112 Millionen Mark gekostet haben wird, auf die ja bereits bestehende Achse Adenauerbrücke-Haardt. Dieses Anschlußstück wird jetzt im Dezember eingeweiht und schließt den Kreis des Hochstraßen-Netzes.

Damit ist die Innenstadt vom Durchgangsverkehr endgültig befreit: Der Nord-Teil nimmt den Verkehr weg, der früher durch den Hemshof, durch Oppau und Friesenheim fuhr, der Süd-Teil entlastet die City, Mundenheim, die Gartenstadt und Oggersheim.

Dazu kam ein Netz vierspüriger Stadtstraßen. Vom Nord-Knoten aus Richtung Süden (Zollhofstraße) und Norden (Brunckstraße – die später noch „entschärft“ werden soll). Mundenheim wurde durch die Umgehungsstraße Süd entlastet (Schänzelndamm, Adlerwörthdamm), Rheingönheim durch die tiefergelegte E 33 (Richtung Speyer). Der Stadtteil Süd mit dem Nadelöhr Mundenheimer Straße wurde durch den Ausbau der Saarlandstraße und der Lagerhausstraße entlastet. Der Verkehrsstrom wurde rektifiziert im Drittel. Und Oggersheim, durch das früh, alle Weinstraßen-Besucher irgendwie mußten, profitierte durch das Großumgehungs-system der A 650 mit A 655 (die ehemalige B 9).

Noch hat das Netz einige Schwachstellen (Brunckstraße) – aber es ist immerhin geknüpft. Beste Voraussetzungen, jetzt ein zweites in Angriff zu nehmen, ein viel feineres, viel billigeres: das Netz der Radwege. Die Vorbereitungen laufen, in diesen Tagen findet das Abschlußgespräch statt. Die Glieder dafür sollen aus dem laufenden Haushalt kommen – schließlich wird es sich ja nicht nochmal um einige hundert Millionen handeln.

→ 2. Teil Rheinpfalz Zeitungsartikel: Hochstraße, 17. Oktober 1980

# DIE HOCHSTRASSEN IN LUDWIGSHAFEN

## Wo können Sie sich informieren?

**D**ie Stadtverwaltung legt großen Wert darauf, dass Bürger\*innen immer gut und direkt informiert sind. Alle relevanten Gutachten, Berechnungen, Planungs- und Entscheidungsschritte für die verschiedenen Themengebiete rund um die Hochstraßen Nord und Süd wie auch ihre Teilprojekte können Interessierte jederzeit im Internet nachlesen. Ebenso sind alle zurückliegenden Beteiligungsprozesse archiviert.



Die Stadt Ludwigshafen hat zudem ihr Angebot in den sozialen Medien erweitert. Unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“ werden die Nutzer\*innen aus erster Hand über Planungen und Hintergründe informiert. Außerdem werden wichtige Entscheidungen mit Hilfe von Fotos und Videos anschaulich erklärt.

## Informationen aus erster Hand finden Sie unter:



[www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)



[www.facebook.com/ludiskutiert.de](http://www.facebook.com/ludiskutiert.de)



[www.twitter.com/ludiskutiert\\_de](http://www.twitter.com/ludiskutiert_de)



[www.instagram.com/lu.diskutiert.de](http://www.instagram.com/lu.diskutiert.de)

### Hinweis

Während der Dauer des Info-Marktes zu den Hochstraßen werden Film- und Fotoaufnahmen gemacht!

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

---

**D**ie Hochstraße Nord ist marode und muss ersetzt werden. In Verbindung mit einer intensiven Bürgerbeteiligung hatte der Stadtrat im März 2014 sowie im März 2015 die wegweisenden Entscheidungen hierzu getroffen und der beauftragten Planungsgemeinschaft und der Verwaltung weitere Aufgaben gestellt. Davor wurden unterschiedliche Ersatzvarianten für die Hochstraße aus unterschiedlichen Blickwinkeln bewertet und diskutiert. Dem schlossen sich intensive Planungsphasen an, die 2018 in die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) mündeten. Mit dem Straßenbauprojekt einher geht das Stadtentwicklungsprojekt City West – Raum für neue Stadtideen. **Aufgrund der Sperrung der Hochstraße Süd** sollen die **Arbeiten** an der **Hochstraße Nord** nun **verschoben** werden, um **sicherzustellen**, dass der **Verkehr** in der Metropolregion bewältigt werden kann. Ein wichtiger Schritt ist die schnelle Erarbeitung eines Sicherungskonzeptes.

## Worum geht es? Wie erfahre ich mehr?

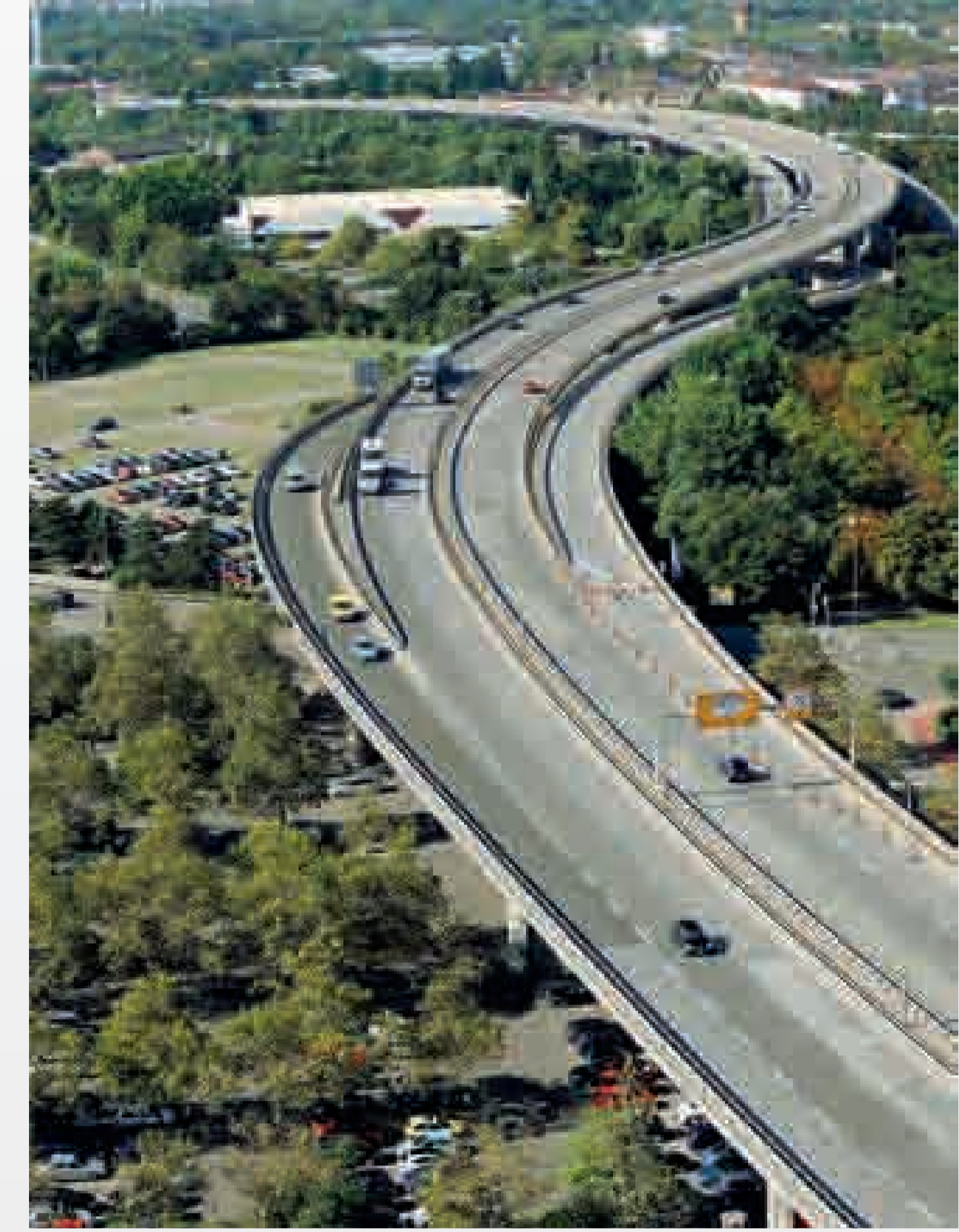
Von den ersten Überlegungen über die verschiedenen vorgeschriebenen Planungsstufen und -tiefen bis hin zum Planfeststellungsverfahren ist es ein langer Weg. Die Stadt Ludwigshafen hat bereits in einem sehr frühen Planungsstadium die Öffentlichkeit in den Planungsprozess eingebunden. Folgende Betrachtungen rufen noch einmal die wesentlichen Beteiligungs-, Planungs- und Entscheidungsschritte sowie alle Fakten rund um den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Stadtstraße ins Bewusstsein. Verwaltung und Planer\*innen stehen gerne für Rückfragen zur Verfügung. **Weitere Infos** finden Sie **im Netz** unter [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de). Zusätzlich finden Sie aktuelle Informationen in Facebook und auf Twitter unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“.

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Ist-Zustand Hochstraße



→ Das Parkdeck Rathaus-Center ist unter die Auf- und Abfahrtsrampen zur Kurt-Schumacher-Brücke geschoben und damit mit der Konstruktion der Hochstraße Nord verwoben.



→ Die Hochstraße Nord im Bereich Parkplatz Jaegerstraße und Messplatz.



→ Blick in Hohlkasten der Hochstraße Nord.



→ Frei gelegte Bewehrungsstäbe der Brückenkonstruktion.



→ Stark korrodierte Übergangskonstruktion.

### Befunde, Prüfungen, Planungsaufträge

- Fachplaner\*innen haben die Hochstraße Nord nach einem durch den Bund vorgegebenen und standardisierten Verfahren untersucht.
- Die Brücke weist große Schäden und bauliche Mängel auf mit Folgen für die Standsicherheit. Eine Sanierung der bestehenden Brückenabschnitte ist wirtschaftlich nicht möglich.
- Starke Belastung der Hochstraße Nord durch den Lkw-Verkehr.
- Ergebnis der Untersuchung: Abriss und Bau einer neuen Straße stellen die einzig wirtschaftliche und nachhaltige Lösung dar.
- Der Bund stimmt der Erneuerung der Hochstraße Nord aus technischen und gesamtwirtschaftlichen Gründen zu.
- Eine von der Stadt Ludwigshafen beauftragte Ingenieurgesellschaft untersucht gemeinsam mit Fachleuten aus der Stadtverwaltung viele unterschiedliche Lösungsvarianten.
- Bund und Land machen frühzeitig deutlich, dass nur die Förderung einer wirtschaftlichen und nachhaltigen Lösung für die überregional wichtige Verkehrsader in Frage kommt. Dies kann nur ein Neubau erfüllen.
- Am 25. November 2019 hat der Bau- und Grundstücksausschuss einstimmig zugestimmt, ein Sicherheitskonzept für die Hochstraße Nord in Auftrag zu geben. Es soll aufzeigen, ob die Standsicherheit der Hochstraße Nord für die nächsten zehn bis 15 Jahre gewährleistet werden kann.



# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Hochstraße Nord – Variantendiskussion

Ein Blick zurück: Im Zuge des Planungsprozesses zur Hochstraße Nord wurden Hochstraßenlösungen und ebenerdige Verkehrsführungen betrachtet und bewertet. Mehr als 21 unterschiedliche Varianten werden untersucht. Am Ende dieser Planungsphasen stehen zu Beginn des Jahres 2014 vier realistische Planungsvarianten gleichberechtigt nebeneinander: eine neu gebaute Hochstraße in fast gleicher

Lage wie heute, eine leicht versetzte Hochstraße, eine kurze ebenerdige Stadtstraße mit Brückenteilen sowie eine weitgehend ebenerdige Stadtstraße. Jede Variante hat ihre Vorteile – je nachdem, aus welchem Blickwinkel man sie betrachtet. Aus dieser Überlegung heraus wird eine Variantendiskussion mit intensiver Bürgerbeteiligung gestartet.

### Beteiligungsverfahren City West 2014 – Diskurs über 4 Planungsvarianten

#### Hochstraße neu



**Baukosten**  
333 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
mehr als 12 Jahre, davon rund 10 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 116.000 qm  
**Wohnraum**  
für 590 Menschen  
**neue Arbeitsplätze**  
für 2.500 Menschen

**Baukosten**  
333 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
rund 8 Jahre, davon rund 6 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 94.000 qm  
**Wohnraum**  
für 480 Menschen  
**neue Arbeitsplätze**  
für 2.000 Menschen

#### Hochstraße versetzt



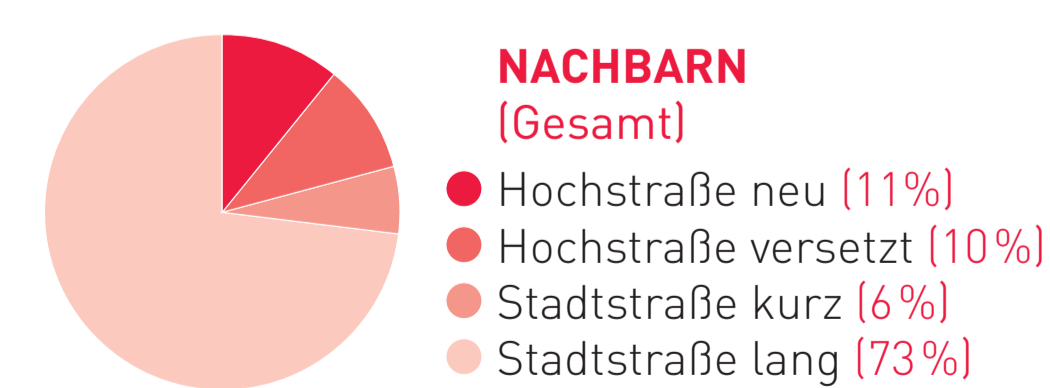
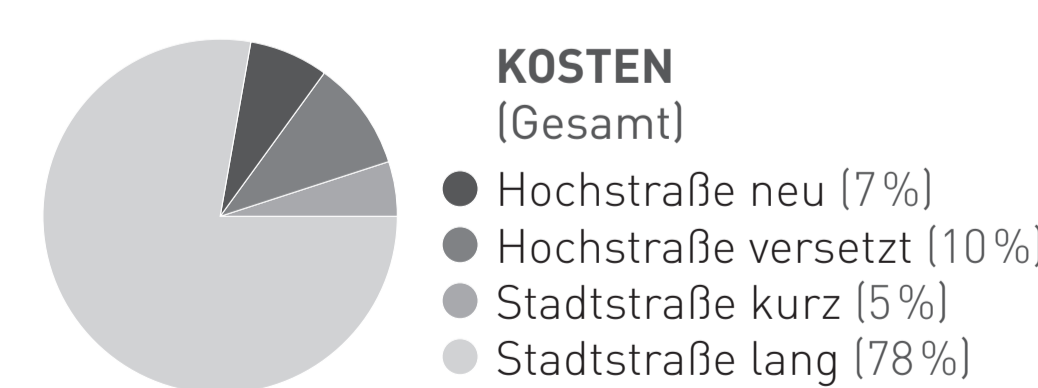
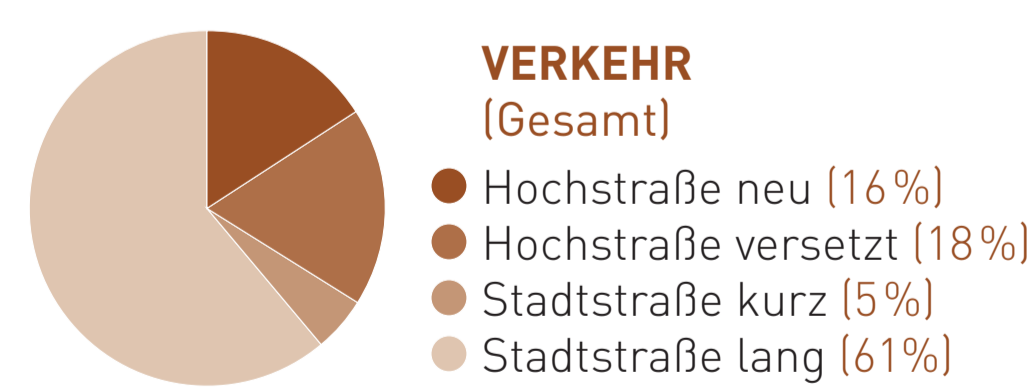
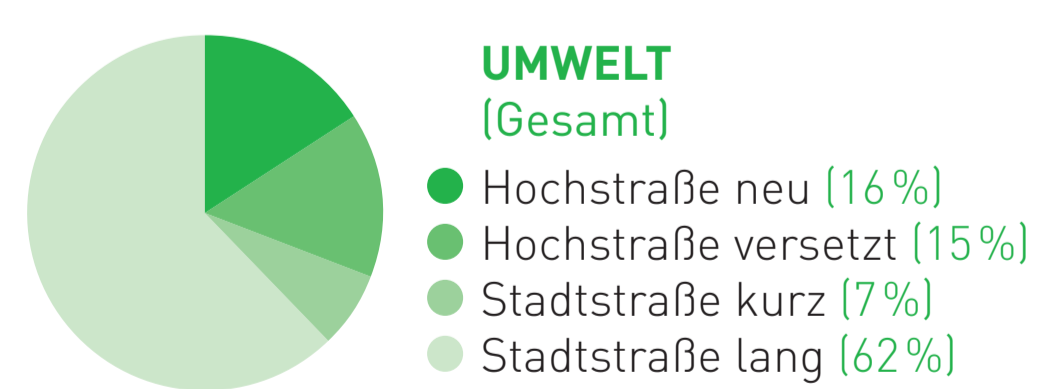
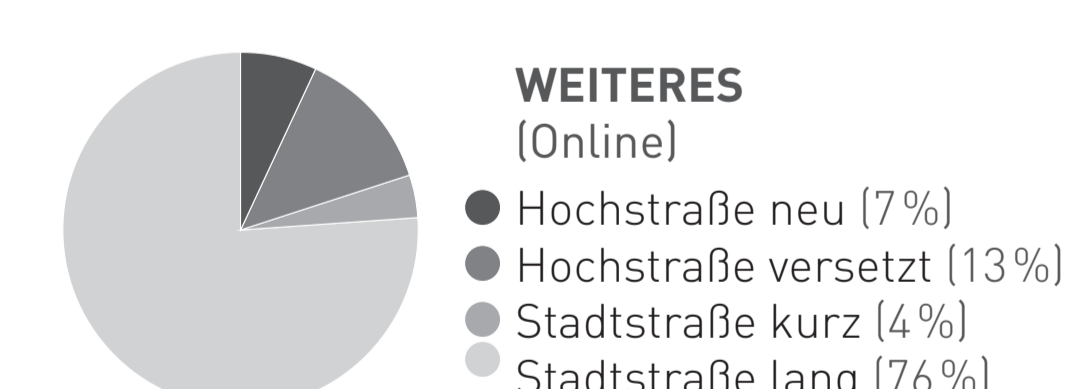
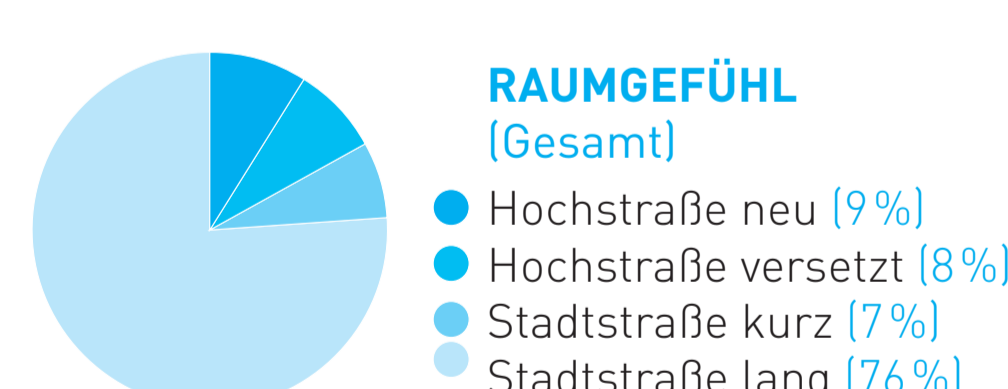
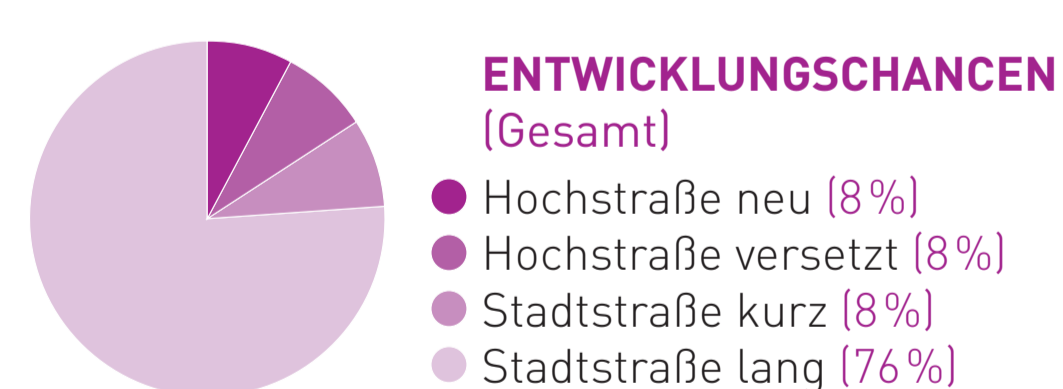
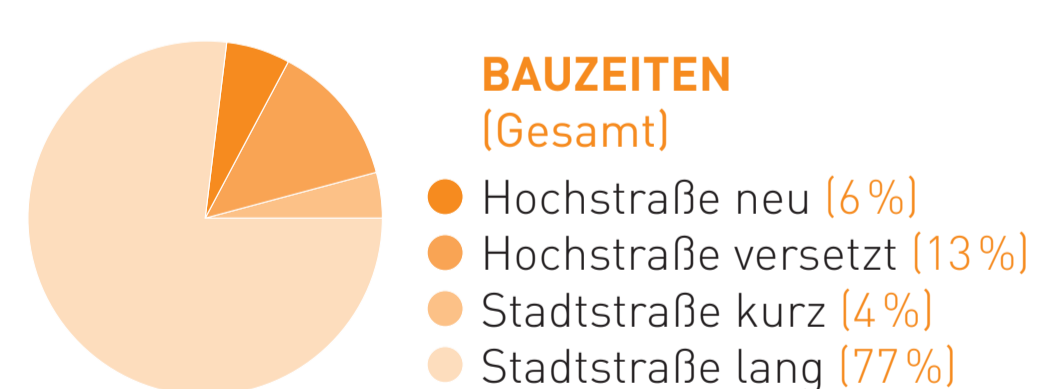
#### Stadtstraße kurz



**Baukosten**  
275 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
gut 10 Jahre, davon rund 8 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 295.000 qm  
**Wohnraum**  
für 3.000 Menschen  
**neue Arbeitsplätze**  
für 4.200 Menschen

**Baukosten**  
267 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
weniger als 8 Jahre, davon rund 5 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 340.000 qm  
**Wohnraum**  
für 3.450 Menschen  
**neue Arbeitsplätze**  
für 4.860 Menschen

#### Stadtstraße lang



### Klares Meinungsbild für die Stadtstraße

Als Ergebnis einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung entsteht ein klares Meinungsbild über alle Blickwinkel hinweg zugunsten der Stadtstraße, aber auch ein über alle Schritte hinweg transparenter und nachvollziehbarer Planungs- und Entscheidungsprozess.

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Bürgerbeteiligung und Politik

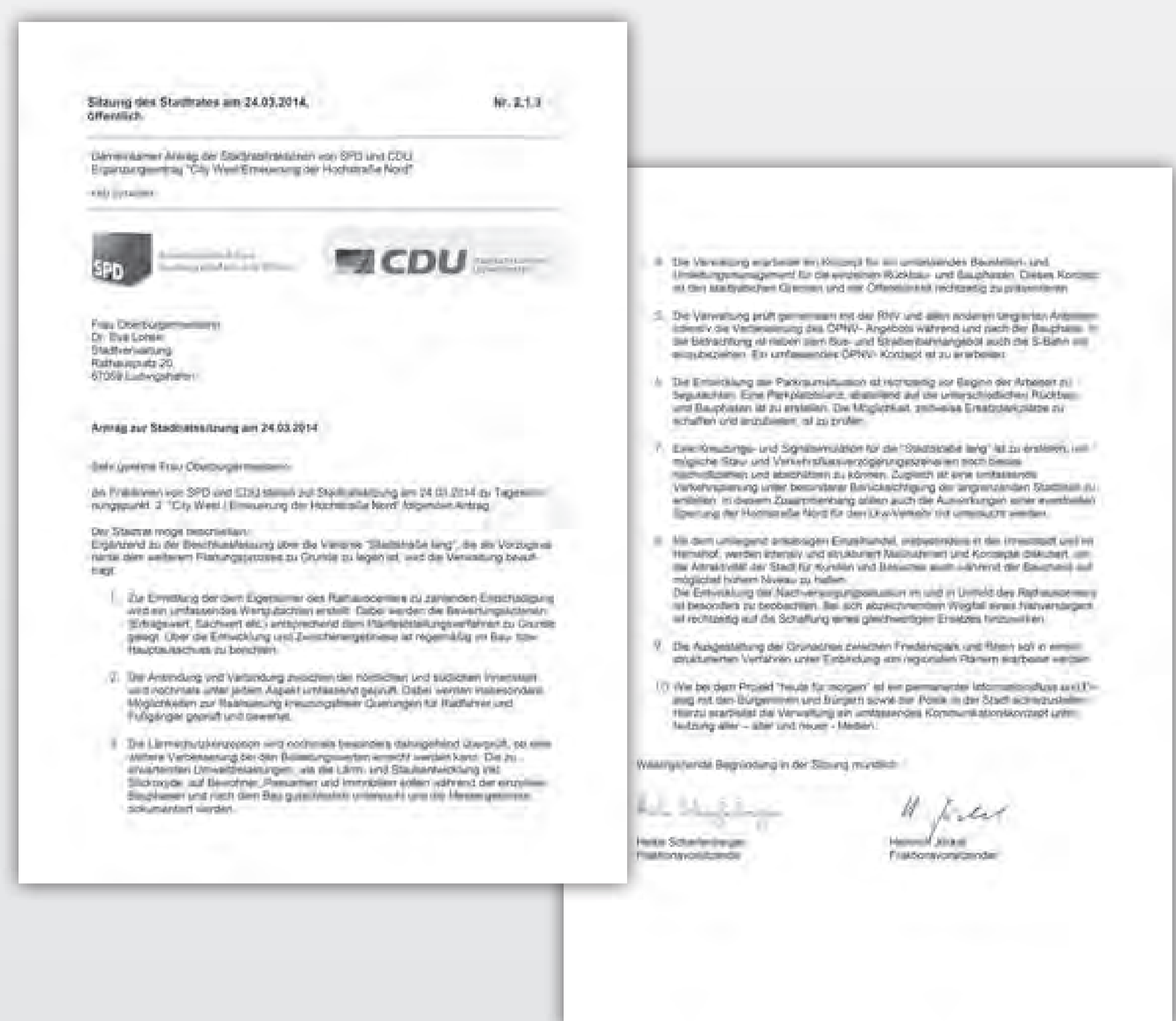
### Das vergangene Verfahren „Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“

Für die Auswertung wurden alle 3.908 Rückmeldungen herangezogen, die die Bürger\*innen während der vierwöchigen Beteiligungsphase zwischen dem 20. Januar und dem 20. Februar 2014 gegeben haben. Hierunter sind 2.127 Kommentare und Bewertungen gefallen, die über die Onlineplattform eingegangen sind, 1.016 Antworten und 1.017 Bewertungen aus den zurückgeschickten Fragebögen aus der neuen Lu sowie alle verschriftlichten Hinweise

aus dem dritten und vierten Bürgerforum, insgesamt 765, und die Ergebnisse der Ted-Abstimmungen des vierten Bürgerforums. Die Anregungen, Meinungen und Bewertungen aus der Bürgerschaft flossen in die politische Entscheidung ein. Im März 2014 fiel der Stadtratsentschluss zur „Stadtstraße lang“ – verknüpft mit einem Katalog von aufzuarbeitenden Aufgaben für Planer und Verwaltung.



→ [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)



→ Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen von SPD und CDU zur Stadtratsitzung am 24. März 2014

→ Sonderausgabe neue Lu



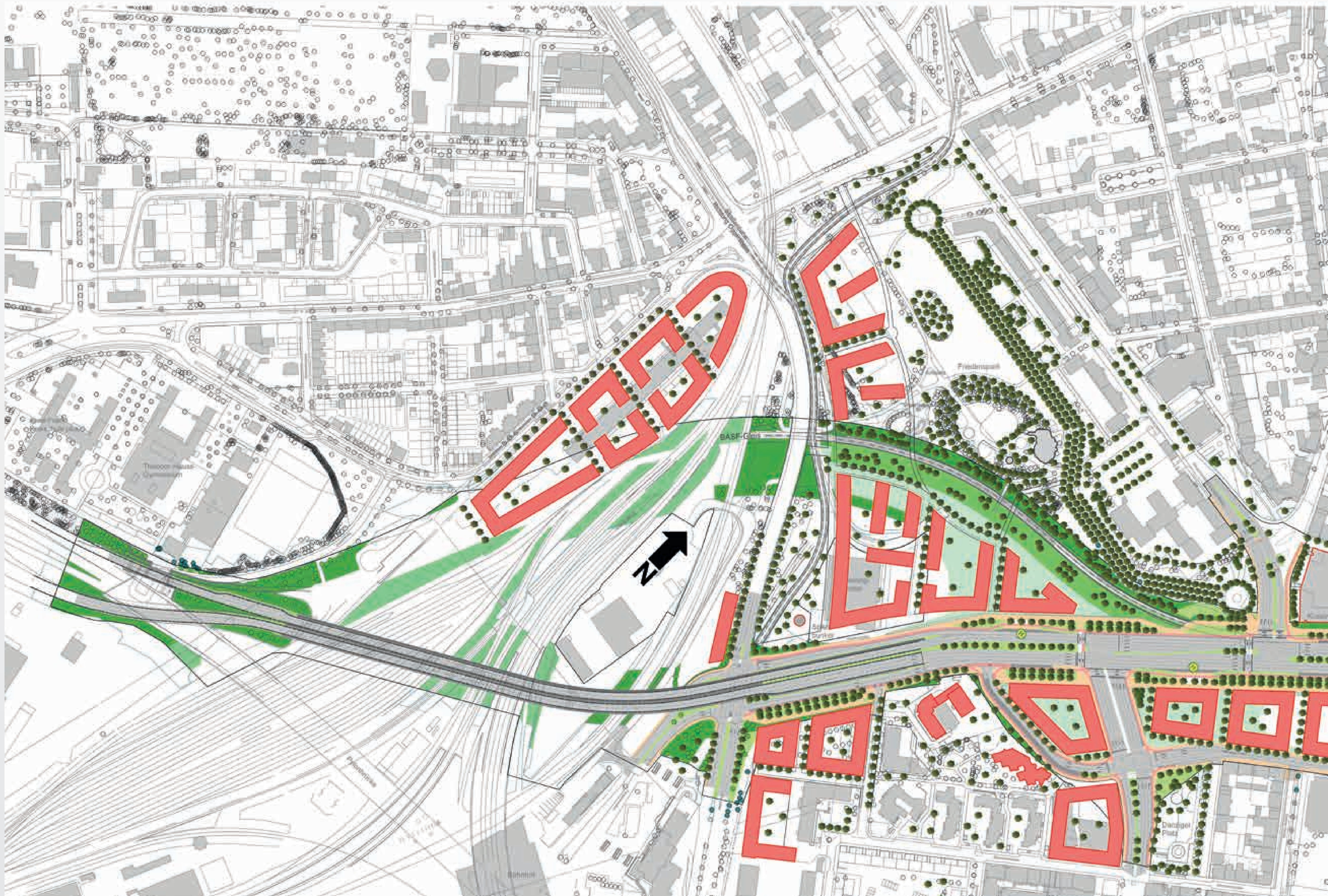
→ Bürgerforen am 20. Januar und am 5. Februar 2014



→ Der Stadtratsentschluss zur „Stadtstraße lang“ im März 2014 war verknüpft mit einem Katalog von abzuarbeitenden Aufgaben

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

Entwurf der Stadtstraße greift Hinweise aus Politik und Bürgerschaft auf



→ Entwurf der Stadtstraße 2017

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom März 2014 arbeitet die Planungsgemeinschaft weiter. In der Folge legt sie 2015 die Ausführungen für die weiterentwickelte Stadtstraße vor, indem sie konkret Hinweise aus Politik und Bürgerschaft aufgreift.

- 2016 werden Vorschläge für eine Verbesserung des ÖPNV zur Diskussion gestellt.
- Die Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer wird verbessert.
- Das Verkehrlenkungskonzept wird erarbeitet und vorgestellt.
- Bei der Grün- und Stadtplanung nehmen sich Fachbüros einzelne Abschnitte der Stadtstraße vor und unterbreiteten Vorschläge zur Begrünung, zur Ausgestaltung der Bereiche am Friedenspark oder die Verbindung zum Rhein.
- Im September 2017 wird die Entwurfsplanung der Stadtstraße dem Bau- und Grundstücksausschuss vorgestellt.



Im August 2017 sagen Bund und Land der Stadt Ludwigshafen finanzielle Unterstützung zu. Der Bund will die förderfähigen Kosten zu 60 Prozent und das Land zu 25 Prozent tragen. Für die Stadt Ludwigshafen ist damit ein wichtiger Meilenstein im Planungsverfahren erreicht. Da die Finanzierung des Projektes gesichert ist, kann nun das Planfeststellungsverfahren in Angriff genommen werden.

#### Die Stadtstraße

- ✓ Mehrspurige, rund 860 Meter lange, ebenerdige Verkehrsverbindung zwischen der Lorientallee im Westen und der Kurt-Schumacher-Brücke im Osten.
- ✓ Übersichtliche, nachvollziehbare Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden.
- ✓ Von allen geprüften Varianten unter der Bedingung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit am wirtschaftlichsten.
- ✓ Gesamtbauzeit mit dem Teilrückbau des Rathaus-Center beträgt rund 7,75 Jahre, starke Verkehrsbeeinträchtigungen sind für rund 4,5 Jahre zu erwarten.
- ✓ Verbindung zum Rhein und entlang des Rheins.
- ✓ Übersichtliche Führung von Fuß- und Radwegen.
- ✓ Neue Blickbeziehungen zwischen Mitte und Hemshof, eine Verknüpfung beider Quartiere ermöglicht.
- ✓ Großes städtebauliches Potenzial, es entsteht Platz für Wohnraum und Büros. Entlang der Stadtstraße sind breitere Grünstreifen mit Baumreihen vorgesehen.



# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## City West – Neue Wege für den Radverkehr



Die kaputte Hochstraße Nord soll abgerissen und durch eine Stadtstraße ersetzt werden. Der Grundsatzbeschluss durch den Stadtrat fiel nach intensiver Bürgerbeteiligung 2014. In den Folgejahren wurden die Planungen verfeinert und Hinweise aus den Gremien und der Bürgerbeteiligung aufgenommen. Diese betrafen auch den Radverkehr, durch die Neuordnung am Nordbrückenkopf entstehen sichere Lösungen. Die Stadtstraße bietet beidseitig durchgängige Verbindungen in alle Richtungen und sieht zahl-

reiche oberirdische Querungsmöglichkeiten vor. Da die Haupttrampen von und nach Mannheim nicht mehr so steil ansteigen und die Spindeln entfallen, können die Fuß- und Gehwege zur Kurt-Schumacher-Brücke barrierefrei geführt werden. Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr sind klar voneinander getrennt. Die Radwegeverbindungen bieten die Basis für den Anschluss und die Weiterentwicklung des Radwegenetzes der Stadt.



### Die wichtigsten Verbesserungen:

- Eine übersichtliche Verkehrsführung
- Für die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Rheinuferstraße sind beidseitig durchgängige Radwege möglich
- Eine verbesserte Ampelschaltung
- Komfortables Überqueren der Stadtstraße
- Aufgrund der geringeren Längsneigung der Haupttrampen von rund fünf Prozent ergibt sich eine barrierefreie Führung der Radwege
- Mehr Sicherheit und Qualität durch eine klare Trennung von Straßen, Rad- und Gehwegen

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Planfeststellungsverfahren und Ausblick



→ Die Stadtstraße in Blickrichtung Rhein, Planungsstand 2015.



→ Die Stadtstraße in Blickrichtung Westen, Planungsstand 2015.

2018 ist vier Jahre nach der Variantendiskussion, der politischen Grundsatzentscheidung sowie der auch aufgrund der Bürgerbeteiligung und den Vorgaben des Stadtrats verfeinerten Planung ein Meilenstein erreicht: Das Planungsverfahren zum Abriss der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadtstraße geht in eine

weitere und entscheidende Phase: Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) eröffnet am Mittwoch, 22. August 2018, per öffentlicher Bekanntmachung das Planfeststellungsverfahren „für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen im Zuge der B 44“.

### Ausblick

Ende Oktober 2019 ist der Zuschussantrag eingereicht worden. Die Ingenieurgemeinschaft hat parallel zum Planfeststellungsverfahren bereits mit weiteren Planungen für den Abriss der Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße begonnen. Diese Vorgehensweise hat der Stadtrat am 16. April 2018 beschlossen, damit die Ingenieur\*innen unmittelbar nach dem Planfeststellungsverfahren die ersten europaweiten Ausschreibungen zum Abriss der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadtstraße machen können. Im Vorfeld der eigentlichen Bauarbeiten werden die Stadt Ludwigshafen oder städtische Töchter vorbereitende Arbeiten durchführen. Dies betrifft die Umlegungen aller Leitungen am „Nordbrückenkopf“ im Bereich der Kurt-Schumacher-Brücke in den stillgelegten Straßenbahntunnel der ehemaligen Stadtbahnlinie C.

### Aktuelle Informationen:

Der Zeitplan für die Hochstraße Nord soll gemäß Stadtratsbeschluss vom 9. Dezember 2019 der aktuellen Situation angepasst werden. Oberstes Anliegen der Stadt Ludwigshafen ist es, die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen:

- Das Planfeststellungsverfahren für Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Stadtstraße wird zu Ende geführt.
- Für die Hochstraße Nord wird ein Sicherungskonzept in Auftrag gegeben. Dabei soll geklärt werden, ob die Standicherheit der Hochstraße Nord für zehn bis 15 Jahre gewährleistet werden kann. Sobald dieses vorliegt, werden Politik, städtische Gremien und die Öffentlichkeit informiert.

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Erwerb Rathaus-Center



→ Die Nordmall des Rathaus-Centers ist unter die Hochstraße Nord gebaut.

Vor dem Abriss der Hochstraße Nord hat die Stadt Ludwigshafen das Rathaus-Center erworben. Damit hat sie sich die komplette Planungshoheit über das Quartier gesichert. Der Kauf ist die wirtschaftlichste Variante. Das Center wird Ende 2021 schließen. Die Entscheidung, das Rathaus-Center zu kaufen, ist das Ergebnis eines jahrelangen und anspruchsvollen Verhandlungs- und Entscheidungsprozesses gewesen. Zu Beginn war der Teilabriss der Nordmall des Rathaus-Centers Gegenstand der Verhandlungen.

### Wie verlief die Entscheidung zum Kauf?

- 2014: Erste Gespräche der Stadt mit dem Fond.
- 2016: Die erste Verhandlungsrunde endet ergebnislos; die Partner bleiben im Gespräch.
- 2018: Nach Vorliegen der Finanzierungsvorlage und positiven Signal des Fonds werden ab Frühjahr die Verhandlungen zum freihändigen Erwerb des gesamten Centers wieder aufgenommen.
- 2018: Am 28. November befasst sich der Stadtrat mit den Plänen zum Kauf des Rathaus-Centers.
- 2019: Am 15. April entscheidet der Stadtrat mit großer Mehrheit das Rathaus-Center zu kaufen.

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Erwerb Rathaus-Center



→ Das Rathaus-Center aus der Vogelperspektive. Die gelb umrandete Fläche zeigt, wie eng das Center und die Hochstraße Nord baulich verbunden sind. Der nördliche Teil des Centers wurde quasi unter die Hochstraße gebaut.



→ Hochstraße Nord und Rathaus-Center sind baulich eng miteinander verknüpft.



→ Die Stadtbahnstrecke unterhalb der Hochstraße Nord führt entlang der Nordmall zur Haltestelle im Untergeschoss des Rathaus-Centers.

### Warum hat die Stadt das Rathaus-Center gekauft?

Der Kauf des Rathaus-Centers stellt für die Stadt die wirtschaftlichste Lösung dar, das belegen mehrere Gutachten. Andere Varianten wie ein Teilbetrieb des Rathaus-Centers ohne Nordmall oder eine Enteignung des nördlichen Teils, der für den Bau der Straße benötigt wird, wären deutlich teurer.

### Für den Erwerb sprechen:

- Planungshoheit über das gesamte Areal.
- Baustellenplanung und Baustellenlogistik sind einfacher.
- Klare Bauabläufe sparen Zeit und Geld.
- Keine Einschränkungen im Hinblick auf die Ergebnisse der Gutachten zum sanierungsbedürftigen Rathausturm.
- Der Fond kümmert sich um die Entmietung. Gleichzeitig bieten Stadtverwaltung und WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft (W.E.G.) den Mieter\*innen des Centers Unterstützung bei der Suche nach neuen Geschäftsräumen in Ludwigshafen an.



# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Warum wird der Zeitpunkt zum Abriss der Hochstraße Nord verschoben?

Die Hochstraße Nord ist kaputt und wirtschaftlich nicht zu sanieren. Auf dieser Basis wurden der Abriss und der Bau der Stadtstraße geplant. Das Planfeststellungsverfahren befindet sich kurz vor dem Abschluss und soll auch zu Ende geführt werden. Als Ausweichstrecke während der Bauzeit war unter anderem die Hochstraße Süd vorgesehen.

Durch die erheblichen Schäden an der Pilzhochstraße, einem Teil der Hochstraße Süd, die derzeit gesperrt ist, abgerissen und neu gebaut

werden muss, sollen die Arbeiten an der Hochstraße Nord zurückgestellt werden. Wichtig ist, dass der Verkehrsfluss in der Metropolregion gewährleistet bleibt.

In einem Gutachten soll jetzt geklärt werden, ob die Standsicherheit der Hochstraße Nord für zehn bis 15 Jahre gewährleistet werden kann. Vorstellbar sind hier beispielsweise Stützkonstruktionen. Sobald das Gutachten vorliegt, wird die Stadt Ludwigshafen die politischen Gremien und die Öffentlichkeit darüber informieren.



→ Über ein Gutachten wird geklärt, wie die Hochstraße Nord für die kommenden zehn bis 15 Jahre befahrbar bleiben kann.

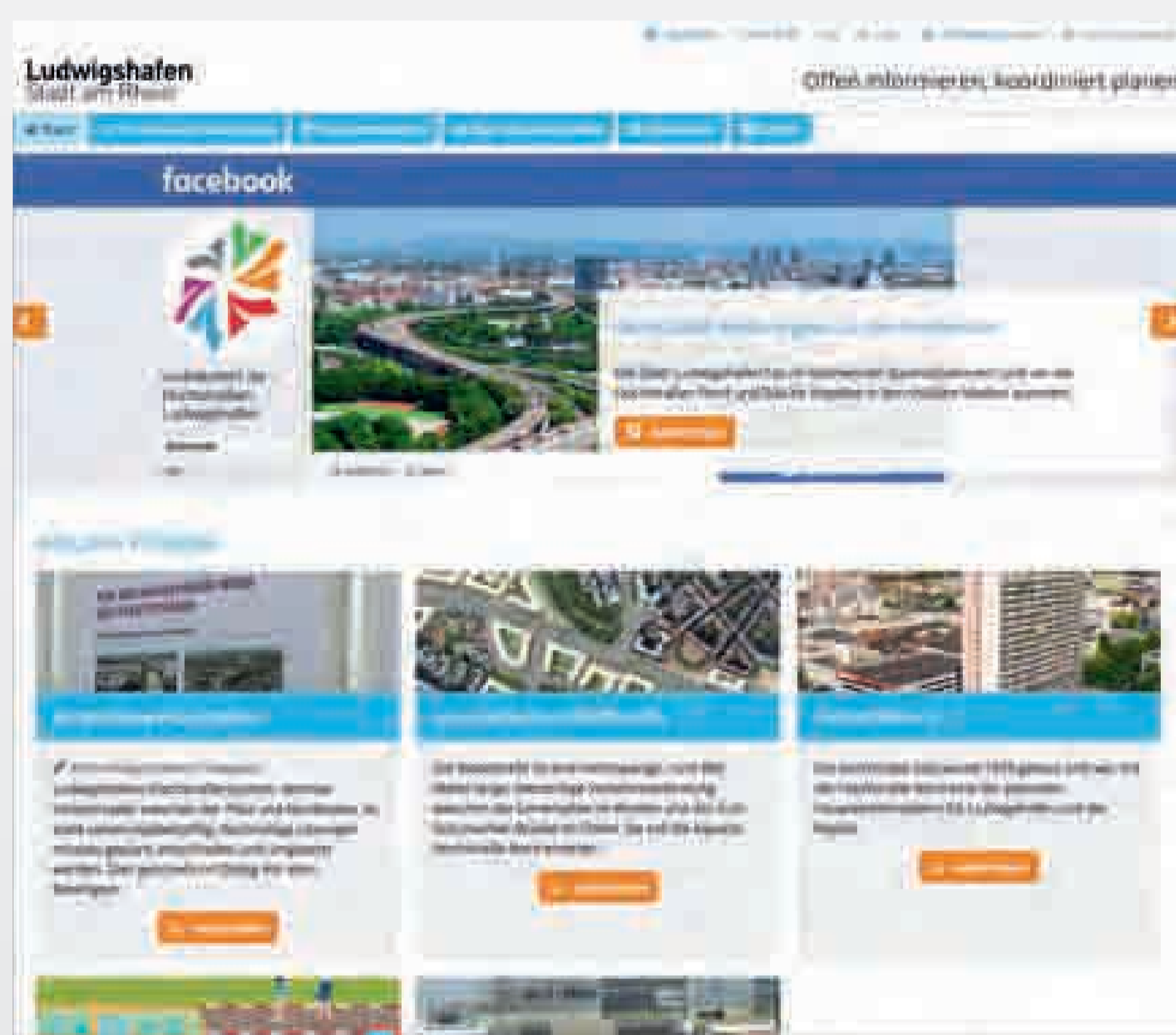
Am 25. November 2019 hat der Bau- und Grundstücksausschuss einstimmig zugestimmt, ein Sicherungskonzept für die Hochstraße Nord für die nächsten zehn bis 15 Jahre zu beauftragen.

# VON DER HOCHSTRASSE NORD ZUR STADTSTRASSE

## Wo können Sie sich informieren?

---

**D**ie Stadtverwaltung legt großen Wert darauf, dass Bürger\*innen immer gut und direkt informiert sind. Alle relevanten Gutachten, Berechnungen, Planungs- und Entscheidungsschritte für die verschiedenen Themengebiete rund um die Hochstraßen Nord und Süd wie auch ihre Teilprojekte können Interessierte jederzeit im Internet nachlesen. Ebenso sind alle zurückliegenden Beteiligungsprozesse archiviert.



Die Stadt Ludwigshafen hat zudem ihr Angebot in den sozialen Medien erweitert. Unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“ werden die Nutzer\*innen aus erster Hand über Planungen und Hintergründe informiert. Außerdem werden wichtige Entscheidungen mit Hilfe von Fotos und Videos anschaulich erklärt.

## Informationen aus erster Hand finden Sie unter:



[www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)



[www.facebook.com/ludiskutiert.de](http://www.facebook.com/ludiskutiert.de)



[www.twitter.com/ludiskutiert\\_de](http://www.twitter.com/ludiskutiert_de)



[www.instagram.com/lu.diskutiert.de](http://www.instagram.com/lu.diskutiert.de)

### Hinweis

Während der Dauer des Info-Marktes zu den Hochstraßen werden Film- und Fotoaufnahmen gemacht!

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Hauptverkehrsader

---

**D**ie Hochstraße Süd wurde 1959 gebaut und ist mit der Hochstraße Nord eine der zentralen Hauptverkehrsadern für Ludwigshafen und die Region. Die „**Pilzhochstraße**“ ist ein Teilstück der Hochstraße Süd, das **Schäden und statische Mängel** aufweist. Seit **22. August 2019** ist die Hochstraße Süd für den Verkehr **gesperrt**. Aus **Sicherheitsgründen** hat die Stadt Ludwigshafen zudem am **22. November 2019** die **Durchfahrten** unter der Pilzhochstraße **gesperrt**.

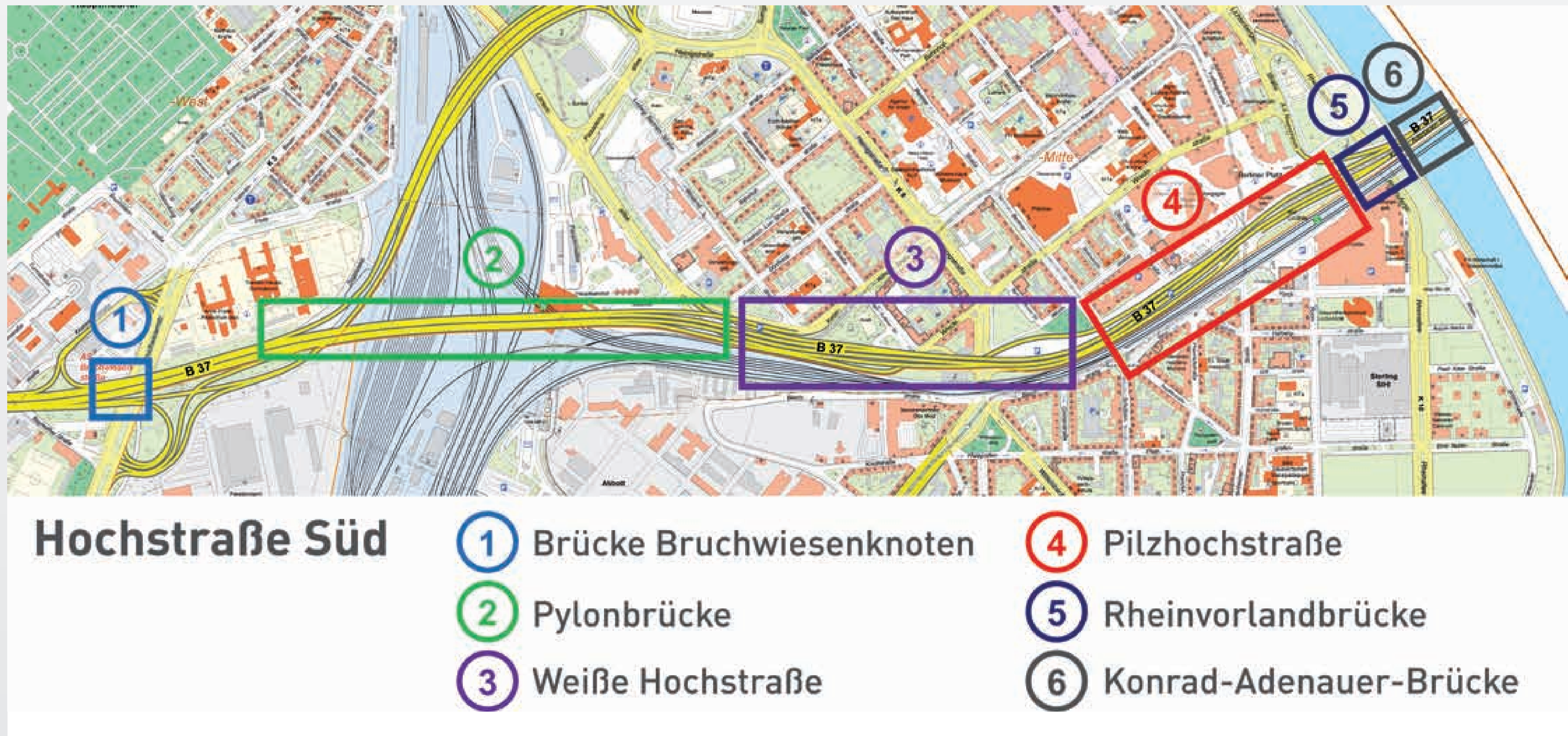
### Worum geht es?

Bei turnusmäßigen Überprüfungen des Teilabschnitts Pilzhochstraße wurde festgestellt, dass sich bisher schon **bestehende Risse vergrößert** hatten. Gutachter\*innen und Ingenieur\*innen haben daraufhin das Bauwerk geprüft und aufwändig nachberechnet. Technisch bewegt sich die **Konstruktion** der Pilzhochstraße **außerhalb jeder Norm**. Das hat zur Folge, dass sich **Wissenschaftler** mittels aufwändiger **Modellrechnungen** möglichen Unterstützungslösungen annähern mussten. Im Laufe dieses Prozesses hat sich gezeigt, dass die Pilzhochstraße abgerissen werden muss. Es gibt **keine** technische **Möglichkeit**, sie **zu unterstützen** und **zu sanieren**. Brückenexpert\*innen und Fachingenieur\*innen der Stadtverwaltung haben den Bau- und Grundstücksausschuss und den Stadtrat im November/Dezember 2019 darüber informiert. Beide Gremien haben einstimmig dem Eilantrag für den **umgehenden Abriss zugestimmt**. Ebenfalls in Auftrag gegeben werden soll die Vorplanung für einen Ersatzbau für die Pilzhochstraße. Die endgültige Entscheidung hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 9. Dezember 2019 getroffen. Im Januar 2020 wurde die Baustelle eingerichtet, die vorbereitenden Arbeiten laufen. Die Stadt Ludwigshafen stellt nun der Öffentlichkeit vor, wie es dazu kam und wie es weitergeht. **Online** können Sie unter [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) alle Infos zum Thema Hochstraßen nachlesen. Zusätzlich finden Sie aktuelle Infos in Facebook, auf Twitter und bei Instagram unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“.

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Ein Überblick

Die Hochstraße Süd gliedert sich in mehrere Brückenkonstruktionen. Der Teilabschnitt Pilzhochstraße ist 500 Meter lang und verbindet die Konrad-Adenauer-Brücke im Osten mit dem Abschnitt „Weiße Hochstraße“ im Westen. Seit Fertigstellung der Hochstraße Süd 1968 gibt es laufend größere Bau- und Sanierungsmaßnahmen zum Unterhalt.



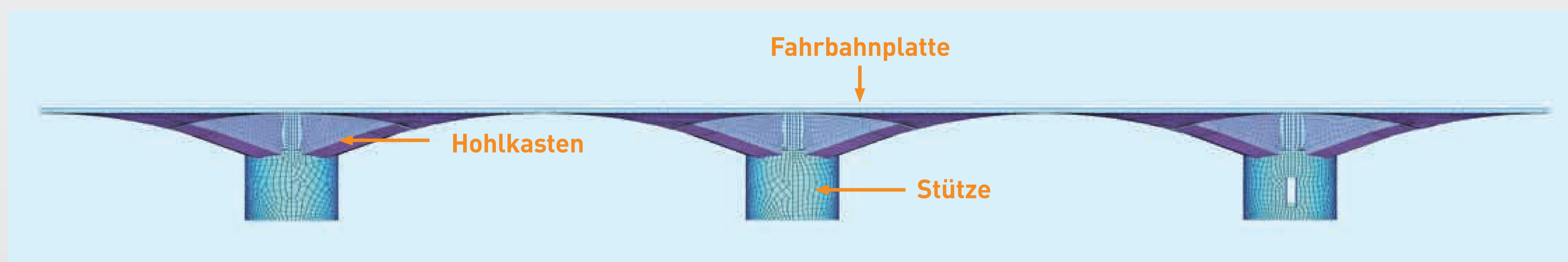
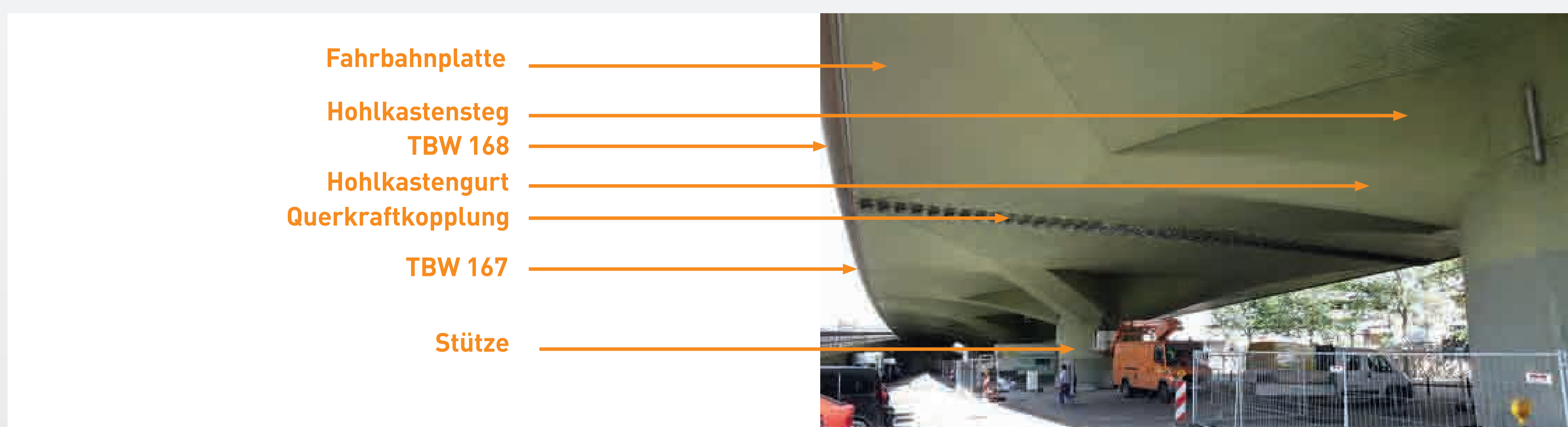
Bezeichnung	Brücke Bruchwiesenknotten	Pylonbrücke	Weiße Hochstraße	Pilzhochstraße	Rheinvorlandbrücke	Konrad-Adenauer-Brücke
Baujahr	1968	1968	1968	1959	2003	1958
Letzte Sanierungen	Fahrbahndeckschicht, Betoninstandsetzung und Übergangskonstruktion <b>2015 bis 2017</b>	Korrosionsschutz <b>2004 bis 2008</b> Übergangskonstruktion <b>2013 bis 2015</b>	Abdichtung, Betoninstandsetzung und Übergangskonstruktion <b>1998 bis 2003</b>	Abdichtung Betoninstandsetzung und Übergangskonstruktion <b>1985 bis 1988</b> Lagertausch <b>2015 bis 2016</b>		Sanierungen im Auftrag von Ludwigshafen durch die Stadt Mannheim auszuführen  Gleiserneuerung <b>2015</b>

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Eine in Deutschland sehr seltene Konstruktion

Die Pilzhochstraße ist in zehn Teilbauwerke unterteilt, die massiv gebaut sind. Jedes Teilbauwerk wird aus einem Platten-tragwerk (Fahr-bahnplatte) auf zwei bzw. drei Einzelstützen gebildet. Die Einzelstützen, die die Überbauplatte stützen, werden aufgrund ihrer Form als „Pilze“ bezeichnet. Die Gesamtlänge der Pilzhochstraße

beträgt zirka 500 Meter, bei zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung. Die Konstruktion der Pilzhochstraße ist mit ihren pilzförmigen Stützen einzigartig. Aus diesem Grund mussten Ingenieur\*innen die Konstruktion aufwändig nachrechnen, um sich Schritt für Schritt möglichen Lösungsvarianten anzunähern.



### Kurz und knapp: Konstruktion der Pilzstütze

Die „Pilze“ sind hohlzylinderförmige Stützen mit einem Außendurchmesser von 4,3 bis 5,6 m sowie einer Wanddicke von 0,3 m bzw. 0,4 m im unteren Bereich und 0,6 m bzw. 0,8 m über den Zwischendecken. Die Zwischendecke in Höhe der Hohlkastenunterkante nimmt die Druckkräfte aus den Hohlkästen auf und unterteilt den hohlen „Pilz“ in zwei Räume. Eine Öffnung in der Zwischendecke ermöglicht die Zugänglichkeit des oberen Raumes („Pilzkopf“).



# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

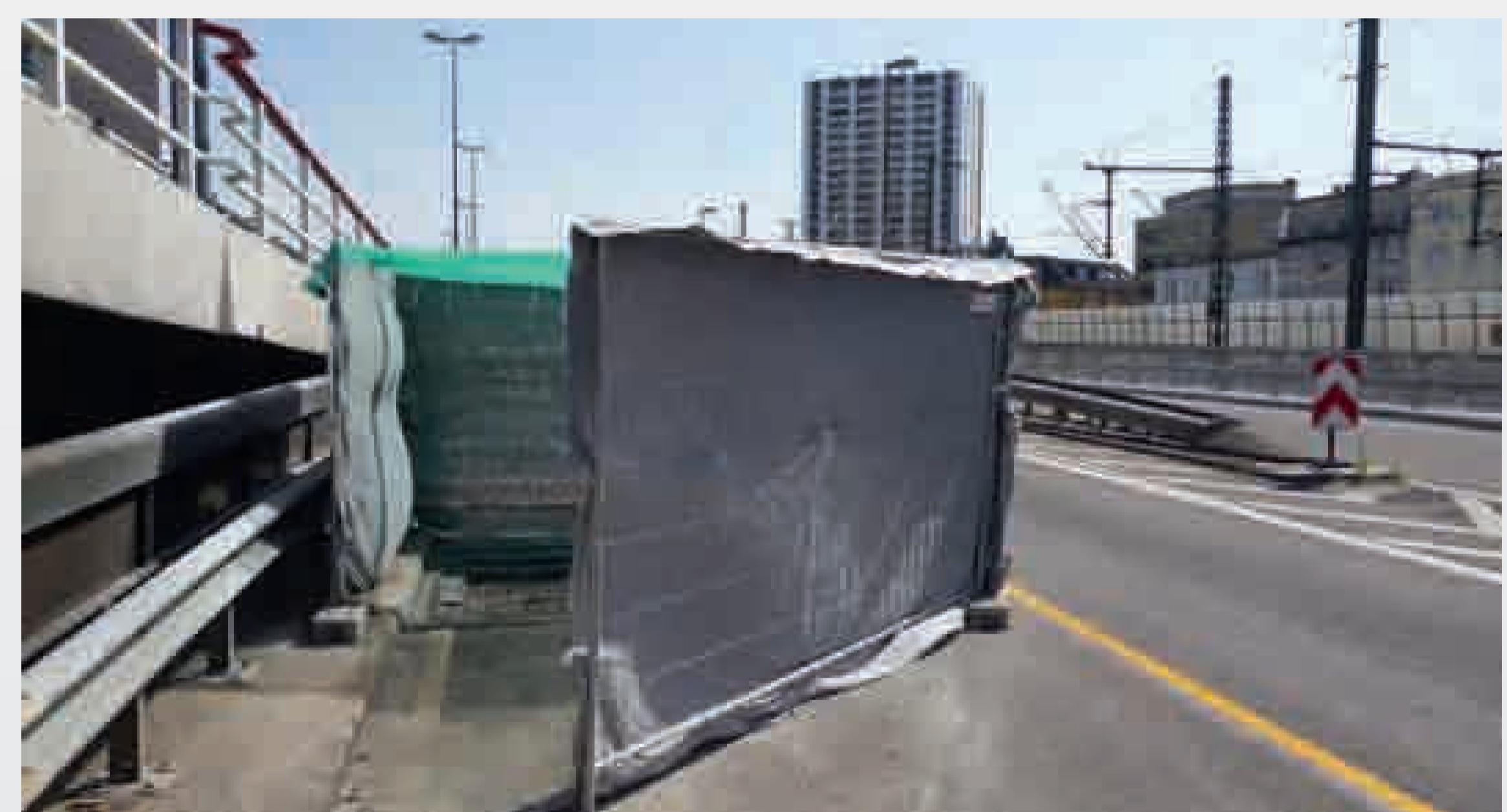
## Daueraufgabe – inspizieren, untersuchen und handeln

In den Jahren 1985 bis 1988 wurde die Pilzhochstraße erstmals umfassend instand gesetzt. Neben Betonsanierung und einer neuen Abdichtung wurden neue Kappen und Anprallschutz montiert sowie zusätzliche Querkraftkopplungen eingebaut. Zudem wird die Pilzhochstraße, wie jedes Brückenbauwerk in Deutschland, nach DIN 1076 überwacht und geprüft. Aus den Prüfberichten der einzelnen Teilbauwerke der Pilzhochstraße war ein Sanierungsbedarf ersichtlich. Im Jahre 2011 wurden daher alle Teilbauwerke der Pilzhochstraße inspiziert, um den Sanierungsaufwand zu definieren. Dabei stellte sich heraus, dass vorrangig die Lager ausgetauscht werden müssen. Weiterhin wurde ins Innere des Bauwerks gesehen. Hierzu wurden im Jahr 2012 an ausgewählten Stellen die Fahrbahn geöffnet, um den baulichen Zustand genauer zu prüfen. Es zeigte sich, dass Chloride an der Überbauplatte/Fahrbahnplatte zwar Schäden verursacht haben, diese jedoch im üblichen Rahmen liegen.

Die 2014 vom Stadtrat beschlossenen Sanierungsmaßnahmen der Pilzhochstraße sind: Austausch der Lager aus dem Jahr 1959 als erste Maßnahmen, danach Sanierung der Übergangskonstruktion und des Überbaus.

### Überwachung und Prüfung nach Din 1076

- Alle zehn Bauwerke der Pilzhochstraße werden kontinuierlich überwacht.
- Vorgeschriebene Prüfintervalle erfordern alle sechs Jahre eine Hauptprüfung und dazwischen eine „Einfache Prüfung“.
- Bei der Hauptprüfung werden alle Konstruktionsteile der Brücke inspiziert.
- Aufgrund der Prüfberichte ist eine Sanierung notwendig.



→ 2012 wird an ausgewählten Stellen die Fahrbahn der Pilzhochstraße geöffnet, um zu klären, ob der Überbau eine erhöhte Chloridschädigung aufweist.  
© Christopher Bevermann „INGENIEURGRUPPE BAUEN“



→ Im Zeitraum 2015 bis 2016 wurden als erste Sanierungsmaßnahme die Lager der Pilzhochstraße ausgetauscht. Die Arbeiten wurden bei laufendem geschwindigkeitsreduzierten Verkehr durchgeführt.  
© Christopher Bevermann „INGENIEURGRUPPE BAUEN“

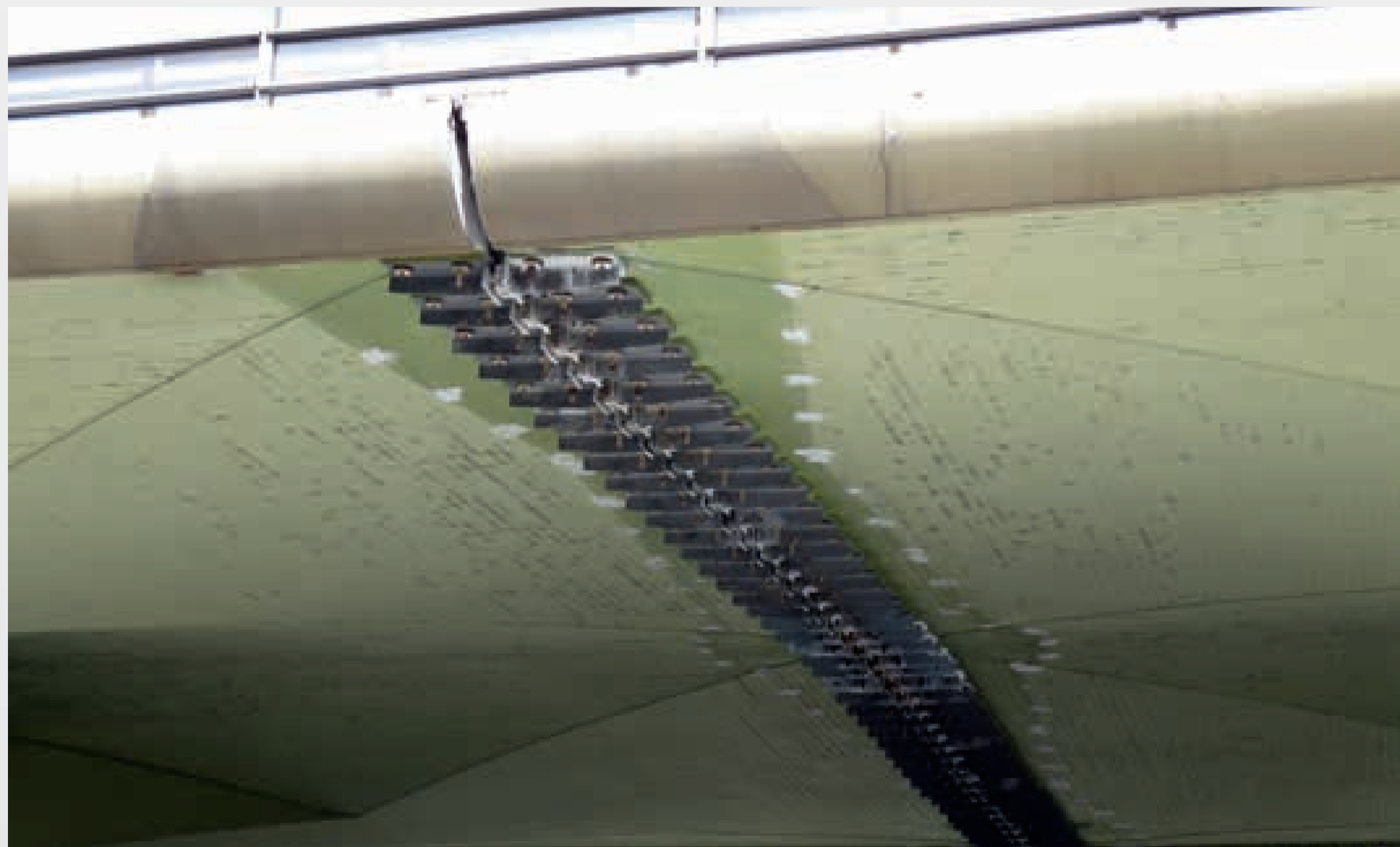
# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Erstes Ziel: Sanierung der Übergangskonstruktionen

Im Mai 2016 ist nach einer europaweiten Ausschreibung der Ingenieurplanung die Voruntersuchung zur Pilzhochstraße an ein Fachbüro vergeben worden.

Im Dezember 2016 werden bei Untersuchungen an den Fugenbereichen massive Korrosionsschäden festgestellt. Das Schadensbild entspricht dabei dem zahlreicher Bauwerke im deutschen Straßennetz: Undichtigkeiten an der Fahrbahnplatte und an den Bauwerksfugen und dort eindringendes Wasser haben zu Beton- und Korrosionsschäden geführt. Die Behebung solcher Schäden ist mit bekannten Verfahren möglich.

Um die Sanierung vorzubereiten, werden statische Berechnungsmodelle angewendet. Solche gab es zum Zeitpunkt des Baus der Pilzhochstraße noch nicht. Dadurch zeigten sich erhebliche Defizite an der statischen Konstruktion. Durch die langjährigen Belastungen und Überlastungen sowie die voranschreitenden Bauwerksschäden, wird die Konstruktion weiter geschwächt. Das heißt, in Teilbereichen ist zu wenig Bewehrung und Beton vorhanden, um die erforderlichen Lasten aufnehmen zu können. Um das Bauwerk zu entlasten und damit die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu garantieren, trat ab Herbst 2017 ein Lkw-Fahrverbot in Kraft.



→ Schäden zeigen sich im Fugenbereich, Korrosionsschäden sind an den Spanngliederköpfen der Übergangskonstruktion gefunden worden, der Beton ist chloridbelastet.

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Erweitertes Ziel: Pilzhochstraße stabilisieren

Verschiedene Varianten zur Unterstützung der Pilzhochstraße wie Fangedamm, Stützenwald oder Stützenrost wurden im Zuge der Planung erörtert und verworfen. Nach umfangreichen Untersuchungen und unter Einbeziehung externer Spezialist\*innen sowie Expert\*innen des Landesbetriebs Mobilität (LBM) schlagen Ingenieur\*innen und Fachverwaltung vor, die

Pilzhochstraße durch ein „Galeriebauwerk“ von unten so abzustützen, dass ihre Standsicherheit gewährleistet bleibt. Es entsteht sozusagen eine „Brücke unter der Brücke“. Der Stadtrat wurde in einer Sondersitzung am 16. April 2018 über die Ergebnisse der Voruntersuchungen informiert. Am 17. April 2018 fand für Bürger\*innen im Pfalzbau ein Bürgerdialog statt.

### Warum kommt das Galeriebauwerk nicht?

In einem nächsten Schritt haben die Ingenieur\*innen die Galerielösung als technisch machbare Lösung genauer untersucht. Allerdings hat die Stadtverwaltung diese Lösung verworfen und dazu am 10. April 2019 die Öffentlichkeit bei einem Bürgerforum und in der Presse informiert. Gründe dafür waren unter anderem die lange Bauzeit mit starken Beeinträchtigungen für den Kfz-Verkehr, der hohe Aufwand und die städtebaulichen Folgen. Auch die Situation an der Mundenheimer Straße konnte bautechnisch nicht befriedigend gelöst werden.



→ Das Galeriebauwerk unter der Pilzhochstraße an der Durchfahrt vom Berliner Platz zur Mundenheimer Straße ist bautechnisch schwierig.

Am 22. August 2019 musste die „Pilzhochstraße“ aus Sicherheitsgründen für den Verkehr gesperrt werden, da sich bereits vorhandene Risse vergrößert hatten. Dies ist bei turnusmäßigen Überprüfungen der Hochstraße Süd festgestellt worden. Daraufhin wurde die gesamte Konstruktion durch den Prüfstatiker mit wissenschaftlichen Methoden nachgerechnet, um Tragreserven ausfindig zu machen.





# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Für den Verkehr gesperrt, Abriss in Vorbereitung

Am 22. November 2019 hat die Stadtverwaltung weitere Sperrungen für die Hochstraße Süd veranlasst. Davon sind auch Kfz-, Rad-, Fußgängerverkehr und ÖPNV betroffen.

Bereits am 22. August 2019 musste die „Pilzhochstraße“ aus Sicherheitsgründen für den PKW-Verkehr gesperrt werden, da sich bereits vorhandene Risse in der Konstruktion der Brücke vergrößert hatten. Daraufhin wurde die gesamte Statik der Pilzhochstraße nachgerechnet. Dabei wurde festgestellt, dass es fraglich ist, ob die Brückenkonstruktion ihr Eigengewicht auch weiterhin tragen kann. Aus Sicherheitsgründen musste die Stadtverwaltung daher kurzfristig die bereits bestehenden Sperrungen ausweiten.

### Welche Wege und Straßen können genutzt werden?

Fußgänger\*innen können den Durchgang an der Walzmühle und S-Bahnhof Mitte nutzen. Für den Verkehr in Nord-Süd-Richtung sowie umgekehrt stehen die Lagerhausstraße/Rheinallee/Rheinuferstraße und Saarlandstraße zur Verfügung. Die Straßenbahnverbindung Richtung Mannheim ist weiterhin über die Kurt-Schumacher-Brücke möglich.



→ Die Hochstraße Süd ist für den Verkehr gesperrt.

### Zwei Durchfahrten unter der Hochstraße Süd sind gesperrt:

- Mundenheimer Straße: Die Durchfahrt ist für den Autoverkehr, den ÖPNV sowie für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen ist nicht passierbar.
- Berliner Straße: Die Durchfahrt wird ebenfalls für den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr gesperrt.
- Das Parken unter dem Abschnitt „Pilzhochstraße“ ist nicht mehr zulässig.
- Die Rampe der Straßenbahn zur Konrad-Adenauer-Brücke kann nicht mehr genutzt werden.

### Wie geht es weiter?

Die **Stadtverwaltung Ludwigshafen** erarbeitet zusammen mit Ingenieur\*innen und Fachverwaltung unter Einbeziehung externer Spezialisten sowie Expert\*innen des Landesbetriebs Mobilität (LBM) derzeit die **Rahmenbedingungen** für eine **neue Lösung**. Parallel dazu wurde der Auftrag vergeben, die **Pilzhochstraße** so **schnell** als möglich **abzureißen**. Vorrangiges Ziel ist es, die **ÖPNV-Verbindungen** über den **Berliner Platz** wieder zu ermöglichen. Die Stadt Ludwigshafen steht dazu im engen Austausch mit der rnv und wird Politik und Öffentlichkeit kontinuierlich und transparent über die weiteren Planungen und Entscheidungen informieren.



→ Aus Sicherheitsgründen sind auch die Bereiche unterhalb der Pilzhochstraße gesperrt.

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Wie wirkt sich die Sperrung auf den Verkehr aus?

Richtig ist, dass es Staus gibt und zähfließenden Verkehr, vor allem in Zeiten des Berufsverkehrs. Mit der Sperrung zweier Durchfahrten unter der Hochstraße gibt es auch erhebliche Einschränkungen für die Bürger\*innen sowie den städtischen Verkehrsfluss. Wo immer möglich, werden flexibel Verbesserungsmaßnahmen geprüft und umgesetzt. So hat die Stadtverwaltung die Verkehrsführung an der Wredestraße optimiert und dort die Einmündung von der Rheinuferstraße angepasst. Der von der Abfahrt der Konrad-Adenauer-Brücke und von der Rheinufer-/Zollhofstraße kommende Verkehr kann nun im Reißverschlussssystem gleichberechtigt in die Wredestraße einfahren. Autofahrer\*innen können nun leichter in die Wredestraße abbiegen.

## Wie kann man das Stadtgebiet großräumig umfahren?

Die Stadtverwaltung empfiehlt Verkehrsteilnehmer\*innen, die nicht in die Innenstädte von Ludwigshafen und Mannheim fahren müssen, die Stadtgebiete großräumig zu umfahren.



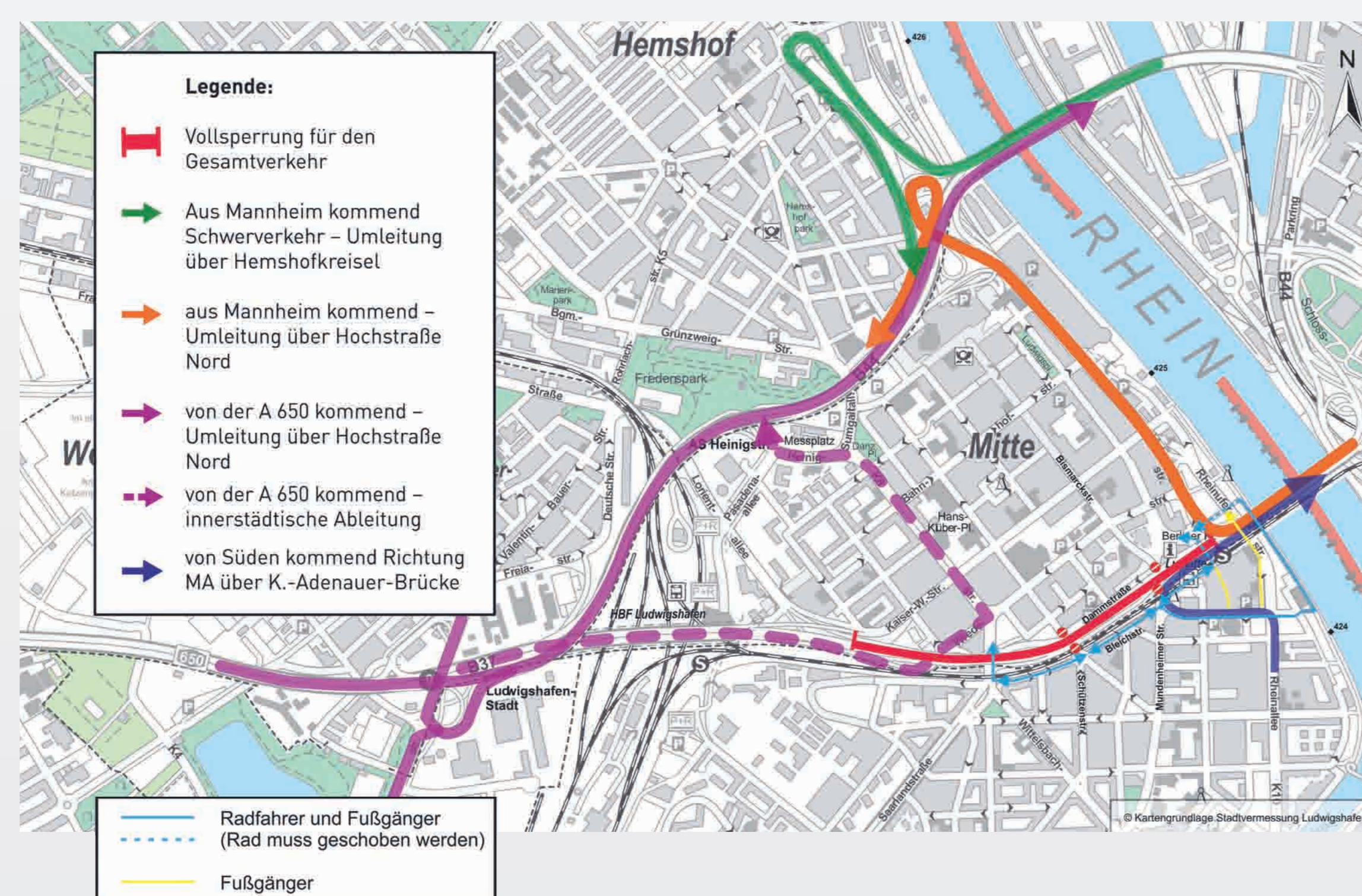
→ Umleitungsempfehlung für den Großraum



# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Wie erreicht man innerstädtische Ziele?

Beide Brücken über den Rhein, die Kurt-Schumacher-Brücke und die Konrad-Adenauer-Brücke, sind befahrbar. Ebenso die Pylonbrücke über die Bahngleise im Westen von Ludwigshafen. Nach Sperrung der Durchfahrten unter der Hochstraße Süd hat die Stadt ihre innerstädtischen Umleitungsempfehlungen angepasst. Dies zeigt die nachfolgende Grafik.



→ Umleitungsempfehlung für die Innenstadt nach Sperrung der Durchfahrten unter der Hochstraße Süd.

## Wie können Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*innen gehen?

Die Sperrung betrifft auch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Um vom Stadtteil Süd in die Innenstadt zu gelangen (und umgekehrt) sind drei verschiedene Wege möglich:

- Entlang der Bleichstraße bzw. Dammstraße bis zur Unterführung Saarlandstraße
- Entlang der Bleichstraße bzw. Dammstraße zur Unterführung S-Bahnhof Mitte
- Entlang der Yorckstraße durch die Walzmühle und weiter durch die Unterführung S-Bahnhof Mitte
- Entlang der Yorckstraße bis zur Rheinuferpromenade weiter in Richtung Norden die Konrad-Adenauer-Brücke unterqueren, weiter über die Rheinuferstraße Richtung Berliner Platz

Radfahrer\*innen werden in Bereichen der Fußgängerzonen gebeten, ihr Fahrrad zu schieben.



→ Empfehlung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen.

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## ÖPNV

Viele **Bürger\*innen und Pendler\*innen** sind seit der Sperrung der Pilzhochstraße und den damit einhergehenden verkehrlichen Herausforderungen auf den **Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)** umgestiegen. Auf einigen Linien in Ludwigshafen sind mittlerweile rund **zehn Prozent mehr Fahrgäste** unterwegs. Weitere Fahrgastzuwächse sind traditionell in der kalten Jahreszeit zu erwarten. Die **Kapazitäten** zur Hauptverkehrszeit sind damit weitgehend **erschöpft**.

Um das ÖPNV-Angebot **kurzfristig** zu **verbessern** hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) gemeinsam mit der Stadtverwaltung Ludwigshafen ein Konzept erarbeitet. Im Fokus standen vor allem Verbindungen aus dem Süden (Rheingönheim) und Westen von Ludwigshafen (Oggersheim). Am **4. November** hat der **Stadtrat** vorbehaltlich der Zustimmung Mannheims der Erweiterung des ÖPNV-Angebots **zugestimmt**. Dieses ermöglicht es, dass **jährlich fast vier Millionen Personen** mehr den ÖPNV innerhalb der Stadt nutzen können.

Bereits am **24. Juni 2019** hatte der **Stadtrat** einem **Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs zugestimmt**. Dieser ist Teil eines Verkehrskonzeptes, das ursprünglich während des Abrisses der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadtstraße zu einer Entlastung der Straßen beitragen sollte. Bürger\*innen soll ermöglicht werden, Alternativen zum Auto für ihre Wegstrecken zu nutzen. Eine **Verbesserung des ÖPNV-Angebots** ist auch **Teil des Masterplans Green City**.

Weitere mittel- und langfristige Verbesserungen im ÖPNV sind zudem im vom Stadtrat Dezember 2018 beschlossenen Nahverkehrsplan enthalten.



→ Die neue Buslinie 80 verkehrt zwischen BASF, Hochschule Ludwigshafen und Mundenheim

### Aktueller Hinweis:

Am 22. November 2019 hat die Stadt Ludwigshafen aus Sicherheitsgründen die Sperrung der Durchfahrten unter die Pilzhochstraße veranlasst. Dadurch wird die Haltestelle Berliner Platz bis auf weiteres nicht mehr von Straßenbahnen angefahren. Umfassende Informationen bietet die rnv auf im Internet unter [www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de).

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## ÖPNV

Die Sperrung der Pilzhochstraße ab 22. August 2019 und die Sperrung der Durchfahrten unter der Pilzhochstraße in der Mundenheimer Straße und der Berliner Straße ab 22. November 2019 stellen den ÖPNV in Ludwigshafen vor große Herausforderungen.

### Vom Stadtrat im Jahr 2019 beschlossene Verbesserungen:

- Eine neue Buslinie 89 führt im 20-Minuten-Takt von der Notwende/Melm über Oggersheim und Friesenheim nach Oppau.
- Die Nachtbuslinie 96 wird in zwei Linien getrennt: Linie 96 ab Berliner Platz über Rheingönheim nach Neuhofen und Linie 95 ab Berliner Platz über Gartenstadt nach Maudach.
- Die Taktlücke im 30-Minuten-Takt am Berliner Platz zwischen 23.30 und 0.30 Uhr wird durch eine weitere Abfahrt aller Linien um 24 Uhr geschlossen.
- Einige Leerfahrten vor allem im Bereich Mundenheim und Rheingönheim werden für Fahrgäste freigegeben.
- Die neue Linie 80 auf der stark frequentierten Achse zwischen BASF, Hochschule Ludwigshafen und Mundenheim verkehrt montags und samstags zwischen 6 und 19 Uhr im 20-Minuten-Takt.
- Zusätzlich hat die rnv Altfahrzeuge aus dem Straßenbahnbestand ertüchtigt, um zusätzliche Taktverdichtungen auf den rheinübergreifenden Linien 4/4A und 6/6A anbieten zu können.
- Darüber hinaus können mit der derzeit laufenden Fahrzeugbeschaffung der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020) ab dem Jahre 2022 weitere Taktverdichtungen umgesetzt werden.

Trotz der Sperrung der Durchfahrten unter der Pilzhochstraße im Bereich Mundenheimer und Berliner Straße konnten die Maßnahmen weitgehend zum 7. Januar 2020 umgesetzt werden. Lediglich die Taktverdichtungen auf der Linie 6 können noch nicht vollzogen werden. Bedingt durch die Sperrung der Durchfahrten wird vielmehr die Linie 6 durch Busverkehr ersetzt. Darüber hinaus gibt es folgende Einschränkungen:

Die Straßenbahnzufahrt vom Berliner Platz zur Konrad-Adenauer-Brücke ist gesperrt, auch Busse können den Berliner Platz nicht mehr anfahren. Für Ludwigshafen und teilweise auch für Mannheim hat die rnv kurzfristig ein neues Linienkonzept erarbeitet und verweist ihre Fahrgäste auf folgende Haltestellen in der näheren Umgebung des Berliner Platzes:

- Für Fahrgäste der Straßenbahn steht die Haltestelle Kaiser-Wilhelm-Straße als Umsteigepunkt zur Verfügung.
- Die zentrale Umsteigehaltestelle im Busverkehr befindet sich in der Ludwigstraße.
- In Richtung Mannheim Hauptbahnhof zusätzliche Fahrtmöglichkeiten ab LU Mitte mit den S-Bahnen S1 – S4 und S6 der S-Bahn Rhein-Neckar

Alles zu Umleitungswegen, Sperrungen und Ersatzverkehr der rnv-Bahnlinien gibt es im Internet unter **[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)**.

# HOCHSTRASSE SÜD - TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

ÖPNV



## Umleitungen und Sperrungen rnv-Bahnlinien Ludwigshafen / Mannheim

Gültig ab Dienstag, 07. Januar 2020



- Keine Bedienung (H) Berliner Platz durch rnv-Bahn- und Busverkehr
- Umleitungen und Ersatzverkehre im rnv-Bahnverkehr auf den Linien 4, 4A, 6, 6A, 7, 8 und 9 Express. Umleitung rnv-Bahnverkehr von/nach Mannheim über LU Rathaus und Kurt-Schumacher-Brücke
- Alternativ für rnv-Bahnverkehr bitte (H) Kaiser-Wilhelm-Straße nutzen
- Alternativ für rnv-Busverkehr bitte Ersatzhaltestelle in der Ludwigstraße (auf Höhe Wredestraße) nutzen
- Zwischen Mundenheim und BASF weitere Fahrtmöglichkeit mit regulärer rnv-Buslinie (80): Am Schwanen – Mundenheim Bf – LU Hochschule – Rohrlachstraße – Marienkirche – BASF (Tor 1+2) – BASF Süd
- Alternativ für rnv-Busverkehr bitte Ersatzhaltestelle in der Ludwigstraße (auf Höhe Wredestraße) nutzen
- In Richtung Mannheim Hauptbahnhof zusätzliche Fahrtmöglichkeiten ab LU Mitte mit S-Bahn RheinNeckar S1 – S4 und S6
- Aktuelle Information auch unter [www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de) sowie in der rnv-Smartphone-App „Start.Info“

Weitere Informationen finden Sie in der rnv-App „Start.Info“ und auf [www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de). Besuchen Sie auch die Social Wall der rnv sowie unseren Blog.

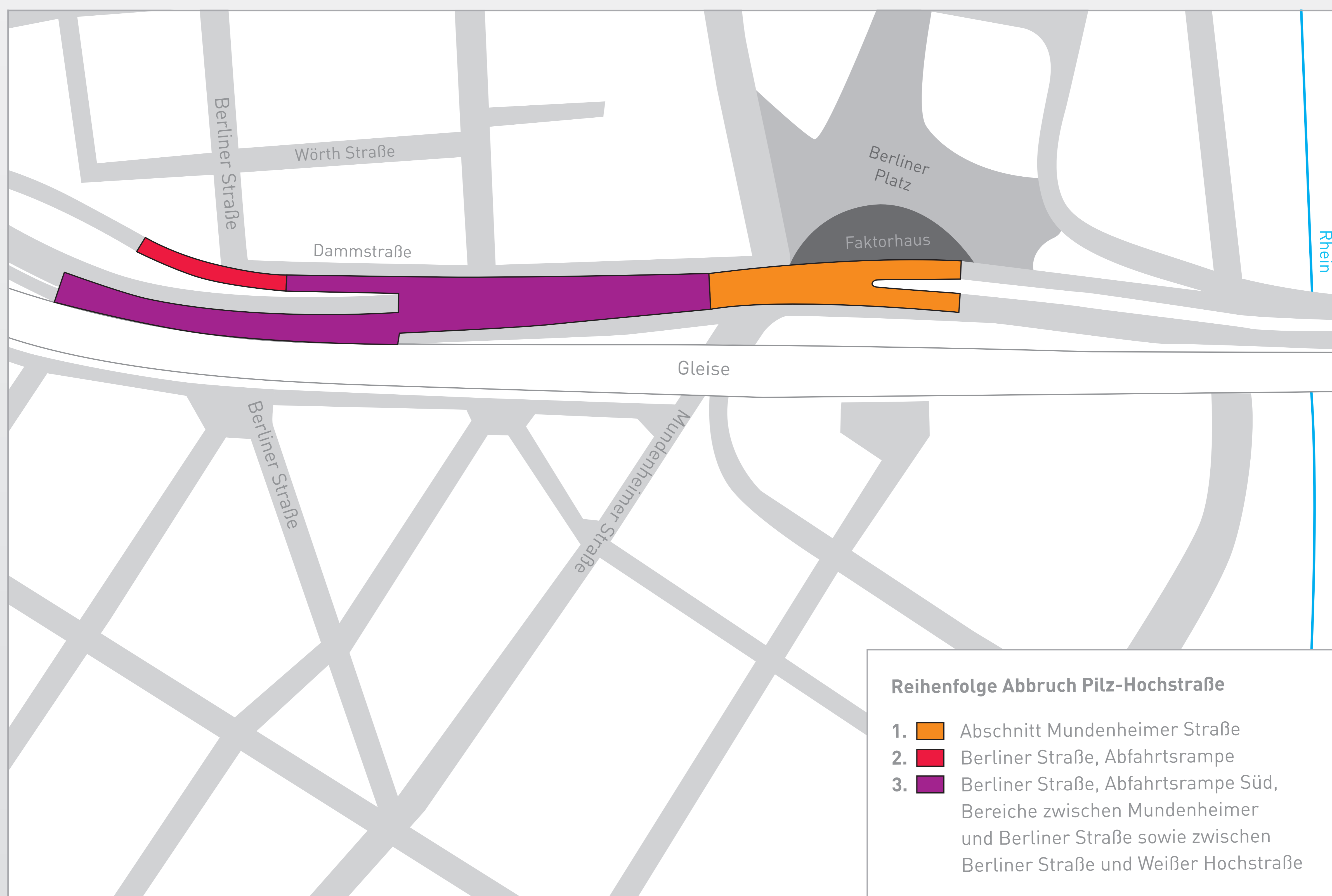
Mitglied im VRN

# HOCHSTRASSE SÜD - TEILABSCHNITT PILZHOCHESTRASSE

## Abriss: Verfahren und Technik

### Vom Berliner Platz Richtung Pylon

Der Abriss startet an der Durchfahrt zur Mundenheimer Straße. Sobald dieser Bereich frei ist, werden Straßenbahnen und Busse wieder den ÖPNV-Knoten Berliner Platz anfahren können. Von der Mundenheimer Straße aus wandert die Baustelle in Richtung der Berliner Straße.

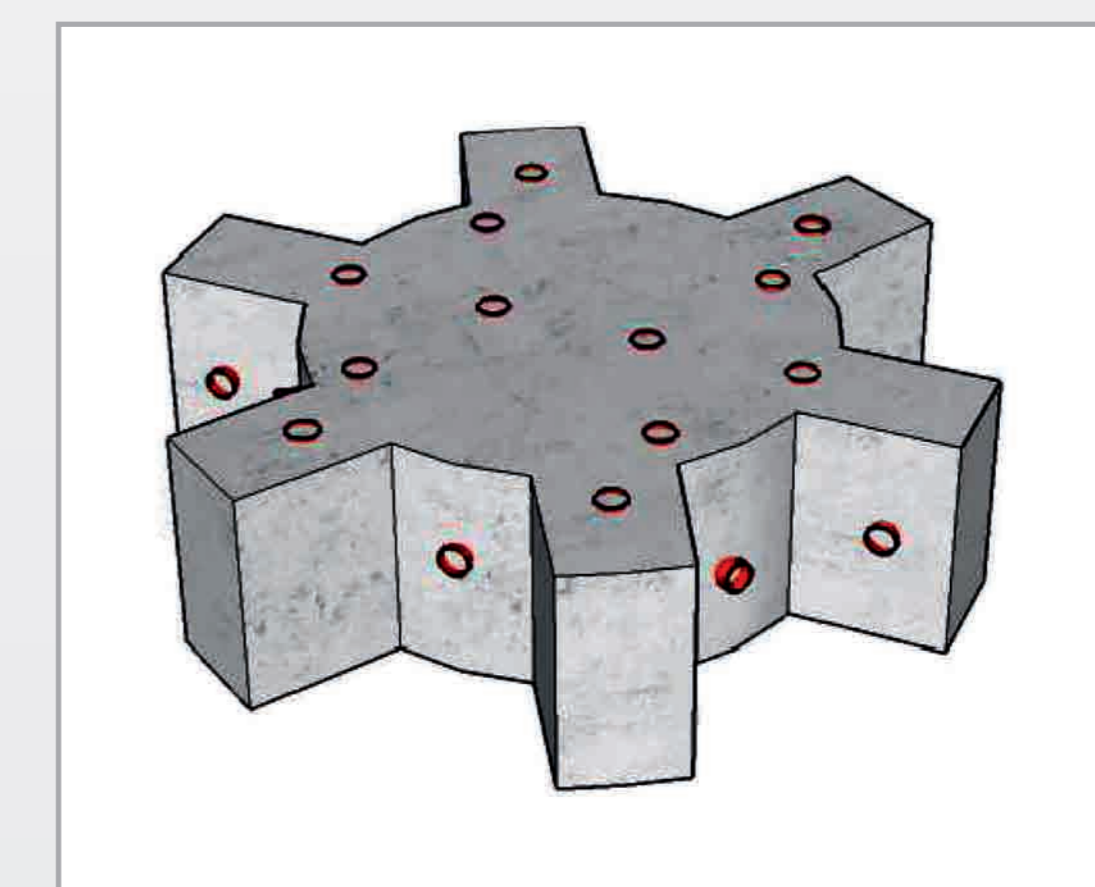


## Komplexes Vorhaben, besondere Technik

Bevor der Abriss erfolgt, wird die komplette Pilzhochstraße mit 80 bis 100 Baumstammkonstruktionen unterstützt, um einen unkontrollierten Einsturz auszuschließen. Für die Stützkonstruktionen werden zirka 2.500 Baumstämme und zudem „Betonzahnräder“, Stahlteile und Stahlkappen benötigt. Dies sind Spezialanfertigungen, deren Produktion wegen der guten Baukonjunktur länger dauert, als erwartet.

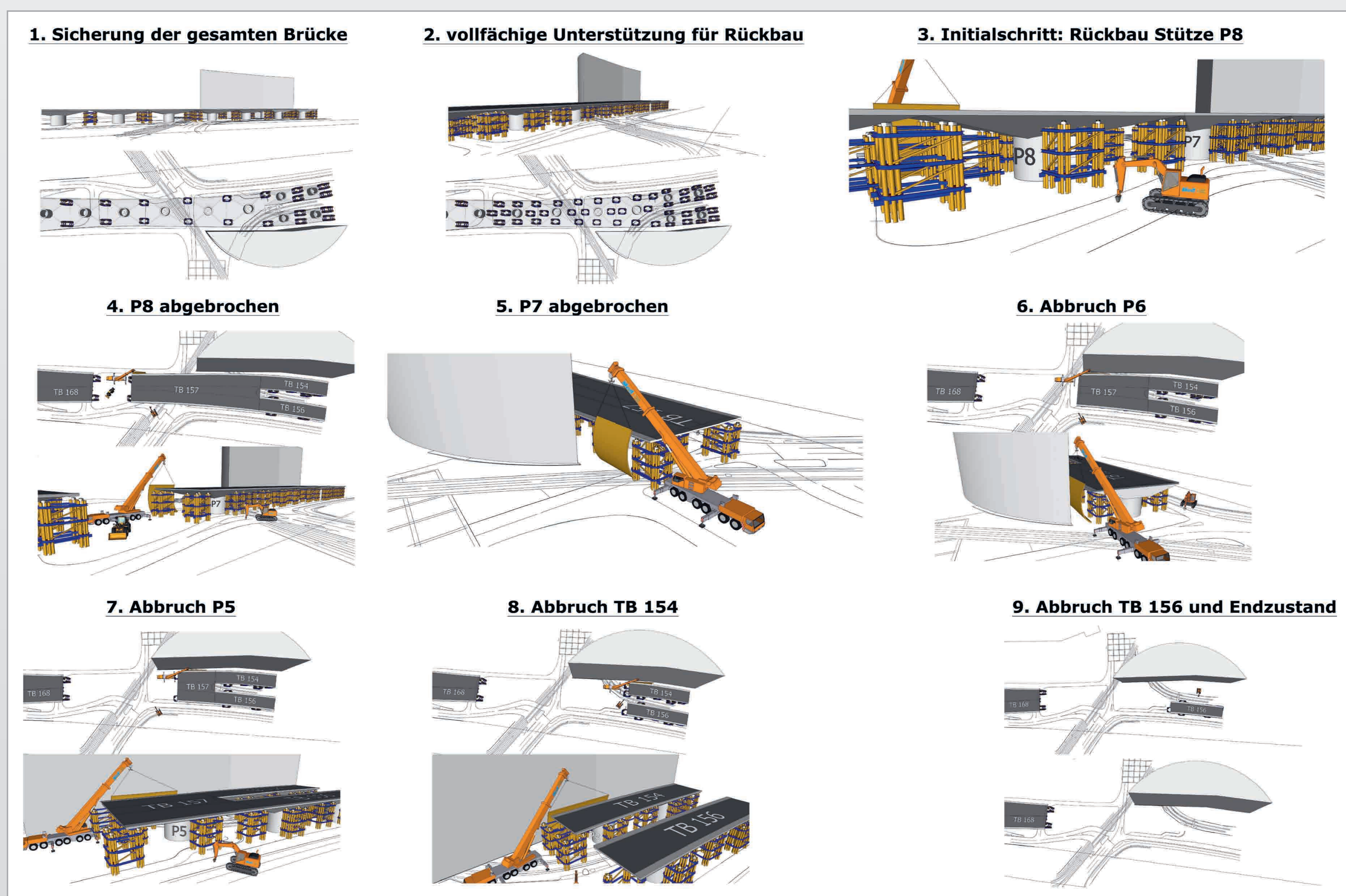
Als erstes wird dann der Asphalt auf den Fahrbahnen abgefräst. Danach brechen Bagger die Hochstraße Stück für Stück ab. Insgesamt vier Bagger sind im Einsatz, einer davon ist ein 70-Tonnen-Bagger. Beim Abriss fallen etwa 25.000 bis 30.000 Tonnen Material an. Rund 1.200 Lastwagenladungen Abrissmaterial werden abtransportiert.

→ Für die Stützkonstruktionen werden insgesamt rund 600 dieser „Betonzahnräder“ benötigt.



## Abbruchkonzept für die Pilzhochstraße in Ludwigshafen

Exemplarischer Ablauf für den Rückbau des Teilabschnitts Nr. 1



→ Quelle beider Grafiken: Moß Abbruch, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH



# DIE HOCHSTRASSEN VON LUDWIGSHAFEN

## Ersatzneubau – wie geht es weiter?

### Hochstraße Süd

Die Stadtverwaltung treibt parallel zum Abriss die Planungen für einen funktionalen Ersatzneubau für die Pilzhochstraße voran. Das bedeutet, dass eine Brückenkonstruktion mit den gleichen Dimensionen (Streckenführung, Breite, Höhe, Zahl der Fahrbahnen) wie bisher gebaut werden soll. Aufgrund der Möglichkeiten des neuen Planungsbeschleunigungsgesetzes des Bundes erwartet die Stadtverwaltung eine deutliche Verkürzung der Planungs- und Bauzeit. Die neue Teilhochstraße könnte bis 2025 errichtet sein, wenn alles optimal läuft.

**Die veranschlagte Zeit für einen Ersatzneubau erklärt sich durch die hierfür notwendigen Verfahrensschritte bei solchen Bauprojekten.**

#### Diese sind:

- das Vergabeverfahren für die Ingenieursleistungen: 6 Monate
- die Entwurfsplanung: 1,5 Jahre
- die Ausschreibung der Bauleistung: 6 Monate
- die Bauausführung: 2,5 bis 3 Jahre

### Hochstraße Nord

Für die Hochstraße Nord erarbeitet die Stadtverwaltung derzeit Lösungen, wie der Betrieb der Trasse weiter gewährleistet werden kann. Ziel ist es, mit den verkehrseinschränkenden Bauarbeiten erst dann zu beginnen, wenn die Hochstraße Süd wieder für den Verkehr geöffnet werden kann. Das Planfeststellungsverfahren und die Vorbereitungen für den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Stadtstraße gehen weiter.

### Abstimmung mit Bund und Land

Die Stadtverwaltung steht zur Klärung von Finanzierungsfragen, technischen Fragestellungen und zur Neuplanung in ständigem Austausch mit der Bundes- und der Landesregierung.



# MOBIL BLEIBEN, INTELLIGENT VERNETZEN

## Verkehr

Die Stadtverwaltung arbeitet derzeit an der Einführung eines dynamischen Verkehrslenkungs- und Informationssystems für Ludwigshafen, dem sogenannten Umweltsensitiven Verkehrsmanagement. In seiner Sitzung vom 27. Januar hat der Stadtrat einstimmig die Umsetzung weiterer Maßnahmen dazu beschlossen.

Das Umweltsensitive Verkehrsmanagement ist Teil des 2018 beschlossenen Masterplans Green City und beinhaltet ein IT-gestütztes System zur Erfassung der Verkehrssituation in Echtzeit in Kombination mit einem Informationsangebot für Verkehrsteilnehmer\*innen.

Das System soll dazu beitragen, Stausituationen und zähfließende Verkehre im Innenstadtbereich sowie eine Überlastung der Orts- und Stadtteildurchfahrten als Umfahungsstrecken zu vermeiden. Ziel des Umweltsensitiven Verkehrsmanagement ist es, die Belastung durch Luftschadstoffe zu reduzieren.

### Das Umweltsensitive Verkehrsmanagement beinhaltet zwei Aspekte:

#### 1. Verkehrssteuerung

Durch die Erfassung der aktuellen Verkehrssituation in Echtzeit kann der Verkehr schnell und flexibel über alternative Routen gelenkt werden, um den Verkehrsfluss weitgehend aufrecht zu erhalten und Staus zu vermeiden. Insbesondere durch häufiges Anfahren und Abbremsen entstehen sogenannte Peaks, in denen hohe Schadstoffmengen ausgestoßen werden. In Zeiten hohen Verkehrsaufkommens soll der Verkehr zum Beispiel durch intelligente Ampelschaltungen möglichst flüssig fließen – dadurch können lokale Schadstoffbelastungen reduziert werden. Gerade im Zuge der anstehenden umfangreichen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz Ludwigshafens kann das Umweltsensitive Verkehrsmanagement eine sinnvolle Ergänzung sein, um intelligente Umfahungsrouten frühzeitig anzuzeigen.

#### 2. Informations- und Mobilitätsmanagement

Informationen zum aktuellen Verkehrsgeschehen erhalten Verkehrsteilnehmer\*innen über Informationsplattformen und innovative Mobilitätsdienste. Digitale Informationstafeln oder Apps informieren über aktuelle Reisezeiten. Alle Angebote und Möglichkeiten wie zum Beispiel Radwegeverbindungen, Verfügbarkeit von Mieträdern, aktuelle Fahrplaninformationen, Carsharing, Ladestationen für E-Fahrzeuge sind auf einen Blick verfügbar und alternative Routenplanungen werden einfach möglich.

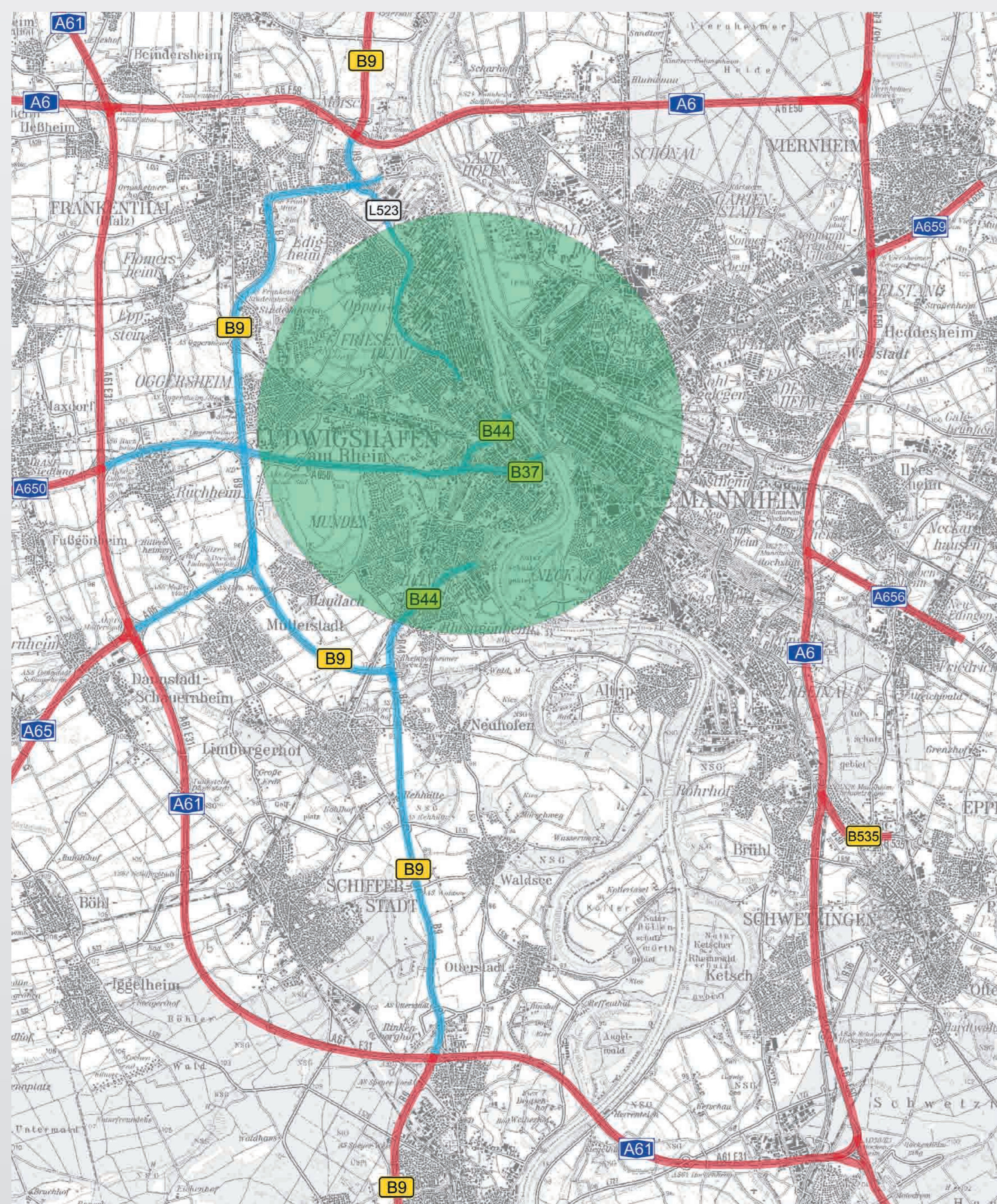




→ Dynamische Infotafeln geben Autofahrer\*innen aktuelle Hinweise zum Verkehrsgeschehen.  
Foto: Siemens Mobility / Verkehr, Mobilität, Zukunft (VMZ) Berlin / IVU Umwelt GmbH

Konkret umgesetzt werden diese Maßnahmen voraussichtlich ab kommenden Herbst. Dabei ist unter anderem der Einsatz von zwölf dynamischen Anzeigetafeln in der Innenstadt vorgesehen, die über die Dauer und Art von veränderten Verkehrsführungen informieren. Weitere 16 dynamische Anzeigetafeln für ein Parkleitsystem weisen auf freie Parkplätze hin. Angepasste Ampelschaltungen und digitale Informationsangebote für Verkehrsteilnehmer\*innen ergänzen das Paket.

Für die Umsetzung der ergänzenden Beschilderung im Autobahn- und Bundesstraßennetz wird der Landesbetrieb Mobilität (LBM) im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz die Planung und Finanzierung in Abstimmung mit der Stadt Ludwigshafen übernehmen.



→ Umleitungsstrecken sorgen für Entlastung der Innenstadt während der Bauarbeiten.

### Das 3-Zonen-Konzept

Die Umsetzung und orientiert sich hinsichtlich der Beschilderung auch am 3-Zonen-Konzept. Überregionale Verkehre (Zone 1, rot) werden auf den Autobahnring, bestehend aus A6 und A61 mit den Rheinbrücken bei Mannheim-Sandhofen und Speyer umgeleitet. Regionale Verkehre (Zone 2, blau) sollen den Bundesstraßenring B 9 nutzen. Die innere Zone (Zone 3, grün) sollte nur noch dafür genutzt werden, innerstädtische Ziele zu erreichen.

# HOCHSTRASSE SÜD – TEILABSCHNITT PILZHOCHSTRASSE

## Wo können Sie sich informieren?

**D**ie Stadtverwaltung legt großen Wert darauf, dass Bürger\*innen immer gut und direkt informiert sind. Alle relevanten Gutachten, Berechnungen, Planungs- und Entscheidungsschritte für die verschiedenen Themengebiete rund um die Hochstraßen Nord und Süd wie auch ihre Teilprojekte können Interessierte jederzeit im Internet nachlesen. Ebenso sind alle zurückliegenden Beteiligungsprozesse archiviert.



Die Stadt Ludwigshafen hat zudem ihr Angebot in den sozialen Medien erweitert. Unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“ werden die Nutzer\*innen aus erster Hand über Planungen und Hintergründe informiert. Außerdem werden wichtige Entscheidungen mit Hilfe von Fotos und Videos anschaulich erklärt.

## Informationen aus erster Hand finden Sie unter:



[www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)



[www.facebook.com/ludiskutiert.de](https://www.facebook.com/ludiskutiert.de)



[www.twitter.com/ludiskutiert\\_de](https://www.twitter.com/ludiskutiert_de)



[www.instagram.com/lu.diskutiert.de](https://www.instagram.com/lu.diskutiert.de)

### Hinweis

Während der Dauer des Info-Marktes zu den Hochstraßen werden Film- und Fotoaufnahmen gemacht!

# ANSEHEN UND AUSPROBIEREN

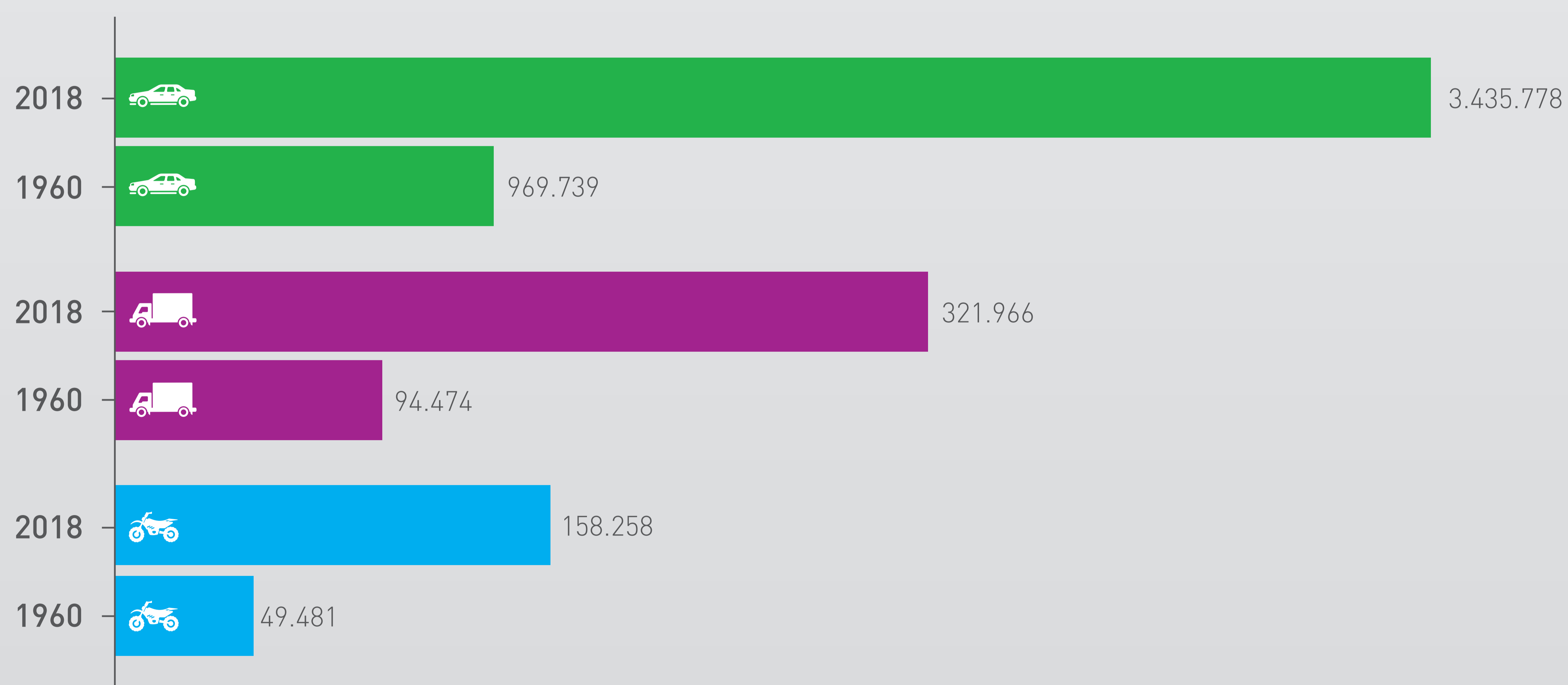
## Damals und heute – Fahrzeuge im Vergleich

**S**chäden an Brücken haben auch ihre Ursache in der **hohen Belastung** durch den **Verkehr**. Dieser hat insgesamt zugenommen, **besonders** die Zunahme des schweren **Lkw-Verkehrs** spielt eine Rolle dabei. Aber auch die **Fahrzeuge selbst** – egal ob Pkw oder Lkw – haben sich **verändert**. Beispielhaft sei der VW Käfer genannt (Produktionszeitraum 1938 bis 2013) im Vergleich zum VW Beetle (Produktionszeitraum 1997 bis 2010). Während der **VW Käfer** ein Leergewicht von **730 bis 930 Kilogramm** auf die Waage brachte, erreichte der **VW Beetle** ein Leergewicht von **1.182 bis 1.292 Kilogramm**. Die gezeigten Modelle gibt es bei Spielwaren Werst in Oggersheim.

### Was hat das mit der Pilzhochstraße zu tun?

Die **Pilzhochstraße**, der nun gesperrte Teil der Hochstraße Süd, wurde **in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut**. Damals hatte man **wenig Vorstellung** davon, wie sich der **Verkehr** sowohl hinsichtlich Masse als auch Gewicht **entwickeln würde**. Eine Gegenüberstellung zufällig ausgewählter Fahrzeug- und Lkw-Modelle soll dies anschaulich machen.

Neuzulassungen in Deutschland in den Jahren 1960 und 2018:

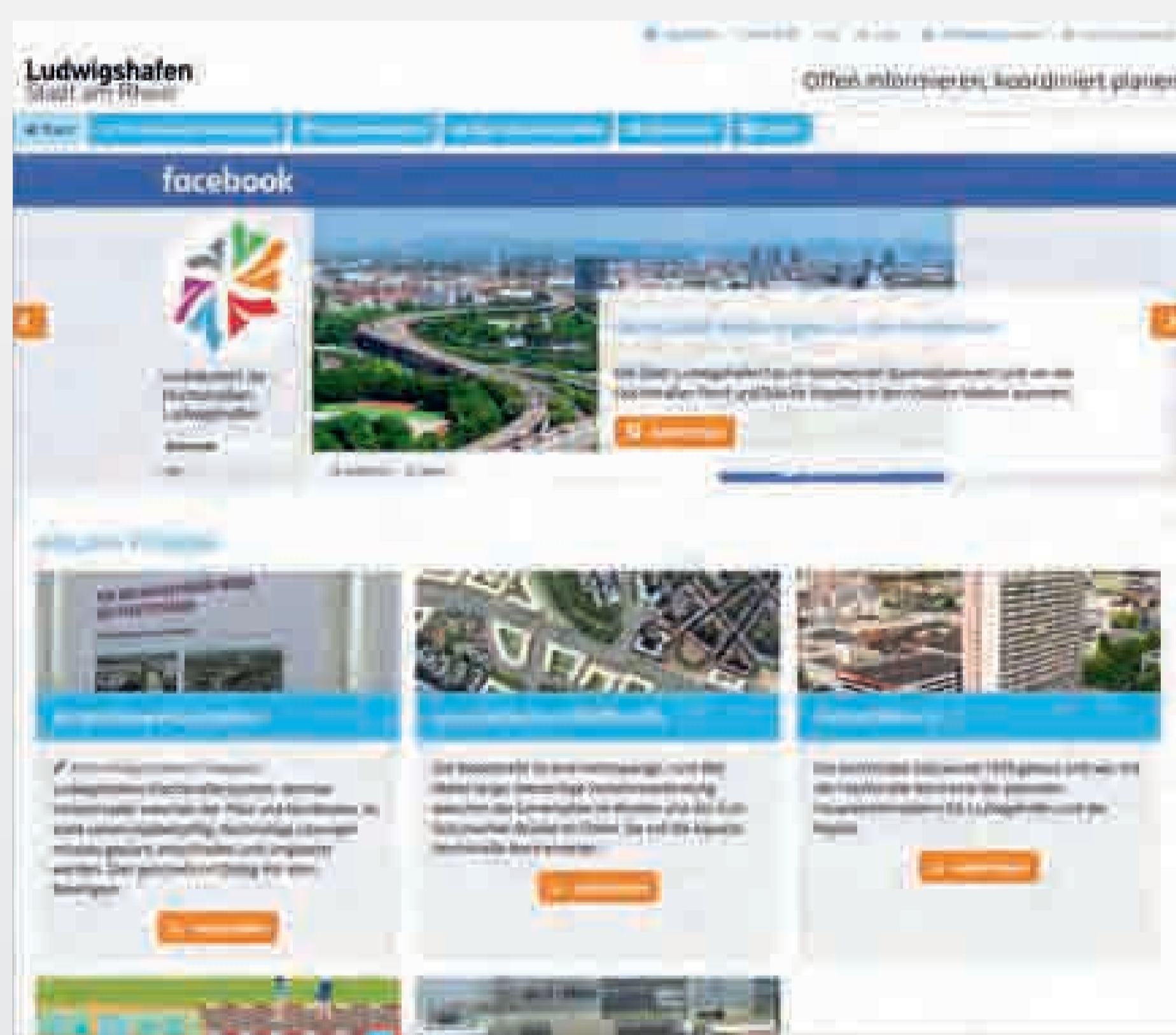


→ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

# ANSEHEN UND AUSPROBIEREN

## Wo können Sie sich informieren?

**D**ie Stadtverwaltung legt großen Wert darauf, dass Bürger\*innen immer gut und direkt informiert sind. Alle relevanten Gutachten, Berechnungen, Planungs- und Entscheidungsschritte für die verschiedenen Themengebiete rund um die Hochstraßen Nord und Süd wie auch ihre Teilprojekte können Interessierte jederzeit im Internet nachlesen. Ebenso sind alle zurückliegenden Beteiligungsprozesse archiviert.



Die Stadt Ludwigshafen hat zudem ihr Angebot in den sozialen Medien erweitert. Unter dem Namen „Lu-diskutiert – Hochstraßen Ludwigshafen“ werden die Nutzer\*innen aus erster Hand über Planungen und Hintergründe informiert. Außerdem werden wichtige Entscheidungen mit Hilfe von Fotos und Videos anschaulich erklärt.

## Informationen aus erster Hand finden Sie unter:



[www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)



[www.facebook.com/ludiskutiert.de](http://www.facebook.com/ludiskutiert.de)



[www.twitter.com/ludiskutiert\\_de](http://www.twitter.com/ludiskutiert_de)



[www.instagram.com/lu.diskutiert.de](http://www.instagram.com/lu.diskutiert.de)

### Hinweis

Während der Dauer des Info-Marktes zu den Hochstraßen werden Film- und Fotoaufnahmen gemacht!