

FAQs zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Stadtstraße lang – wie geht es weiter?“

1.	Welche Hinweise aus der Bürgerbeteiligung 2014 wurden aufgenommen?	1
2.	Erwartet uns hier in Ludwigshafen eine ähnliche Debatte wie bei „Stuttgart 21“?	2
3.	Wieso steigen die Kosten?	2
4.	Warum hat man in der ersten Planungsrunde nicht schon soweit gedacht?	3
5.	Ist inzwischen klar, wie hoch die Entschädigung für den Teilabriss des Rathaus-Centers aussieht?	3
6.	Wann ist Baubeginn?	4
7.	Warum sind Unterführungen oder Überführungen an der langen Stadtstraße nicht möglich?.....	4
8.	Warum fahren die Straßenbahnlinien nicht entlang der Stadtstraße, in der Mitte der Fahrbahn oder an der Seite?	4
9.	Wurden Anregungen des Ludwigshafener Architektenbeirats aufgenommen?.....	4

1. Welche Hinweise aus der Bürgerbeteiligung 2014 wurden aufgenommen?

Bürgerschaft und Stadtrat haben den Planern und der Verwaltung im Frühjahr 2014 zahlreiche und wertvolle Hinweise und Anregungen mit auf den Weg gegeben. Allein aus der Bürgerbeteiligung gingen knapp 4000 Hinweise und Anmerkungen ein. Die Planer haben vieles davon aufgegriffen, geprüft und Lösungsvorschläge erarbeitet. Bei manchen Anregungen kamen die Planer aus fachlichen Erwägungen zu dem Schluss, dass diese nicht weiterverfolgt werden können. Dies wurde dann auch begründet.

Wesentliche Forderungen an die Planer und Ingenieure waren u.a.:

- Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität bei der langen Stadtstraße für Autos und Lkw
- Verbesserung des Radwegenetzes im Bereich City West
- Bessere Verbindungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, besonders beim Überqueren der neuen Straße
- Verbesserung für die Fahrgäste des ÖPNV sind mit zu denken
- Verringerung der Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner
- Verringerung der Zeiten mit massiven Verkehrsbehinderungen
- Schaffung einer Grünachse, Verbesserung bei Entwicklungschancen

https://Ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/LU_Auswertungsbericht_Stand20140317.pdf

Link zum Auswertungsbericht der vergangenen Bürgerbeteiligung.

https://Ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/Vorlage_Stadtrat.pdf

Link zum Beschluss des Stadtrates, der 10-Punkte-Katalog

2. Erwartet uns hier in Ludwigshafen eine ähnliche Debatte wie bei „Stuttgart 21“?

Die Stadtverwaltung Ludwigshafen will durch eine frühzeitige Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger die Grundlage legen, dass die Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden. Auf verschiedene Arten soll Raum geschaffen werden, um Meinung einbringen zu können. Daher wird der Planungsprozess durch eine breit angelegte Bürgerinformation und -beteiligung begleitet. Es ist Ziel der Stadtverwaltung, ihr Handeln transparent und nachvollziehbar zu machen. Wir haben bereits in diesem sehr frühen Stadium der Planung – technisch spricht man dabei von einer Vorplanung – umfangreiche Variantenüberprüfung veranlasst, um klare Berechnungen und belastbare Zahlen zu haben.

3. Wieso steigen die Kosten?

Planer und Verwaltung haben in der Bürgerbeteiligung im Januar und Februar 2014 und durch den Stadtrat Hinweise und Aufgaben mit auf den Weg bekommen. Dabei ging es vor allem darum, die Verkehrsbeziehungen und den Verkehrsfluss im Bereich des Nordbrückenkopfes, also der Verbindung zwischen Stadtstraße und Kurt-Schumacher-Brücke, für alle Verkehrsteilnehmer noch einmal zu verbessern und die Beeinträchtigungen während den Bauzeiten sowie die Bauzeit insgesamt zu verringern. Zusätzlich sollten Entwicklungschancen und Raumgefühl verbessert werden.

Die Planer haben sich mit diesen Hinweisen auseinandergesetzt und Lösungsvorschläge erarbeitet. Im Frühjahr 2014 und in Anknüpfung an die Öffentlichkeitsbeteiligung ergaben sich bei der „Stadtstraße lang“ in einem nächsten Schritt weitere planerische Überlegungen. Auch dabei hätte der Würfel-Bunker abgerissen sowie ein erheblicher Betrag für die Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes Richtung Oppau in ein Provisorium investiert werden müssen; die geschätzten Kosten für diesen Zwischenschritt lagen bei rund 275 Millionen Euro gegenüber 267 Millionen Euro. Allerdings wurden weitere Verbesserungen und Entlastungen für Verkehrsteilnehmer und Anwohner angestrebt, um die Verkehrsführung noch übersichtlicher und besser begreifbar und den Verkehrsfluss stetiger zu gestalten; außerdem sollten für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer durchgängige und barrierefreie Wegeverbindungen geschaffen werden. Der ÖPNV erfährt eine stärkere Berücksichtigung. Gleichzeitig können die intensiven Belastungsphasen in der Bauzeit durch veränderte Bauabläufe um ein halbes Jahr verringert werden.

Diese konnten mit der nun vorliegenden Lösungsvariante erzielt werden. Die Baukosten für die „weiterentwickelte Stadtstraße“ mit allen Verbesserungen werden auf rund 280 Millionen Euro geschätzt.

Bereits im Winter und Frühjahr 2014 hat die Stadtverwaltung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass wir uns an einem sehr frühen Zeitpunkt des Planungsprozesses befinden. Ziel war und ist es, größtmögliche Transparenz bei allen Verfahrensschritten von Anfang an ermöglichen. Der Planungsprozess selbst besteht aus mehreren Stufen (Vorentwurf – Entwurfsplanung – Ausführungsplanung). Mit fortschreitender Konkretisierung der Planung werden auch die Ansprüche an die Kostenberechnungen höher.

Die Planung befindet sich derzeit am Ende der Vorentwurfsphase. Üblicherweise sind hier Unsicherheiten bei den Kosten von plus bzw. minus 30 Prozent einzubeziehen. Allerdings hat die im Auftrag der Stadt tätige Ingenieurgemeinschaft bereits sehr konkrete Kostenberechnungen durchgeführt, die über den Vorentwurfsstandard weit hinausgehen, so dass ein wesentlich geringeres Kostenrisiko zu erwarten ist. Die Kostenanpassung liegt unter fünf Prozent. Die kommunizierten Kosten geben einen auf den Zeitpunkt des Baubeginns (2018) hochgerechneten Stand wieder. Inflationsbedingte Baupreissteigerungen während der Bauzeit sind nicht berücksichtigt.

4. Warum hat man in der ersten Planungsrunde nicht schon soweit gedacht?

Weil dazu vertiefte Untersuchungen notwendig waren, vor allem hinsichtlich der Höhenverhältnisse am Nordbrückenkopf. Diese aufwändigen Leistungen konnten erst erbracht werden, nachdem eine Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen wurde. Die Planung eines solchen Großprojektes von überörtlicher Bedeutung ist ein Prozess, in dem Ideen und Lösungen „wachsen“ und ganz unterschiedliche Interessenslagen berücksichtigt werden müssen. Auch haben die vielfältigen Anregungen aus der Bürgerschaft sowie der Politik zu einer weiteren Verbesserung des Planungsergebnisses geführt.

5. Ist inzwischen klar, wie hoch die Entschädigung für den Teilabriss des Rathaus-Centers aussieht?

Nein. Zurzeit werden Gutachten erstellt, für die umfassende Datenerhebungen notwendig waren. Außerdem wurden eine Fachkanzlei sowie ein auf Stadtplanung und Immobilienwirtschaft spezialisiertes Beratungsunternehmen hinzugezogen. Wenn der Stadtrat im März der verfeinerten Planungen der weiterentwickelten Stadtstraße zustimmt, können wesentliche Rahmenbedingungen wie Bauphasen, Zugänglichkeiten etc. erörtert und festgelegt werden. Was die Frage nach einer Entschädigung betrifft – die im Übrigen bei allen Varianten zur Erneuerung der Hochstraße Nord eine Rolle gespielt hat – ist zu beachten, dass hierfür Verhandlungen mit Privatunternehmen über Privateigentum geführt werden. Hierfür wurde von allen Seiten Vertraulichkeit vereinbart.

6. Wann ist Baubeginn?

Nach derzeitigem Planungsstand geht die Verwaltung von einem frühesten Baubeginn 2018 aus. Dies hängt auch davon ab, wie zügig die Finanzierungsgespräche mit Bund und Land zum Abschluss gebracht werden können.

7. Warum sind Unterführungen oder Überführungen an der langen Stadtstraße nicht möglich?

Im Zuge der Weiterentwicklung wurde die Ampelsteuerung optimiert, sodass das Queren der Stadtstraße selbst im Berufsverkehr in der Regel in einem Zug, ohne Warten auf der Mittelinsel möglich wird. Unterführungen sind nicht möglich, da unmittelbar nördlich der Stadtstraße das BASF-Gleis in Tunnellage verläuft. Überführungen bedingen große Auffahrtsrampen bzw. Aufzuanlagen und werden erfahrungsmäßig ungern genutzt – zumal sich gesicherte ebenerdige Querungen anbieten. Für die fernere Zukunft ist nicht ausgeschlossen, dass es zwischen Gebäudeteilen Brückenverbindungen geben kann, dies bleibt aber eines Tages der konkreten Immobilienentwicklung überlassen.

8. Warum fahren die Straßenbahnlinien nicht entlang der Stadtstraße, in der Mitte der Fahrbahn oder an der Seite?

Für eine Straßenbahnlinie in Mittellage der Stadtstraße ist der Platz nicht ausreichend. Die notwendigen Flächen für die Straßenräume (also Straße, Geh- und Fußwege, Mittelinsel) sind ohne eine Straßenbahnlinie bemessen, die in der Regel zweispurig anzuordnen ist. Ein Ausweiten der Fläche nach Norden oder Süden ist nicht möglich, hier gibt es bauliche Grenzen. Eine Reduzierung der Mittelinsel zu Gunsten der Straßenbahn ist auch betrachtet und verworfen worden, sowie eine Teilstrecke als einspurige Führung. Zudem kommt das ernste Problem hinzu, dass die Straßenbahn die neue Straße an einem gewissen Punkt queren muss, um an das vorhandene Schienennetz im Westen angeschlossen zu werden. Das ist nur zu Lasten der Verkehrsqualität zu erreichen, die nicht verschlechtert werden darf.

9. Wurden Anregungen des Ludwigshafener Architektenbeirats aufgenommen?

Ja. Genauere Informationen dazu https://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/City_West_Architektenbeirat_Antwort_06012015.pdf finden Sie in der Bibliothek dieser Plattform.

Wie wurden die Aufgaben, die der Stadtrat im März 2014 der Verwaltung übertrug, bearbeitet? Was ist der Stand?

Die Verwaltung hat alle Aufträge bearbeitet. Lesen Sie dazu die http://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/City_West_Antworten_Antrag_SPD_CDU.pdf der Verwaltung in der Bibliothek dieser Plattform.

Wie sehen die einzelnen Planungsschritte der „weiterentwickelten Stadtstraße“ aus?

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 – Raum für neue Stadtideen“ orientiert sich an dieser Gliederung.

In der ersten Bürgerbeteiligungsphase „City West: Abriss der Hochstraße Nord und was kommt danach“ wurde den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Mitgliedern des Stadtrates eine weitgehend abgeschlossene Vorplanung für die vier Varianten (Hochstraße neu, Hochstraße versetzt, Stadtstraße kurz und Stadtstraße lang) präsentiert. Am 24. März 2014 entschied sich der Stadtrat für die Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“ und beauftragte die Verwaltung, die vorliegende Planung zu optimieren und Anregungen aus der Bürgerschaft und der Politik aufzunehmen. Hierbei wurde die Vorplanung am „Nordbrückenkopf“ wiederaufgenommen. Im Zuge dessen haben Ingenieure, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Umweltexperten rund zehn Monate lang die Variante planerisch weiter verfeinert. Den aktuellen Planungsstand zu dieser weiterentwickelten Stadtstraße stellt die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH am Montag, 9. Februar 2015, sowohl dem Stadtrat als auch den Bürgerinnen und Bürgern im Pfalzbau vor. Dieses fünfte Bürgerforum steht unter dem Titel „City West – Stadtstraße lang: Wie geht es weiter? Mit diesem Datum startet auch die zweite große Informations- und Beteiligungsphase „City West – Raum für neue Stadtideen“. Am 23. März 2015 entscheidet der Stadtrat über das weitere planerische Vorgehen. Damit endet die Vorplanungsphase.

Es folgt die Entwurfsphase, in der voraussichtlich ab Frühjahr 2015 die Fördervoranfrage über das rheinland-pfälzische Innenministerium und über den Landesbetrieb für Mobilität Koblenz zum Bund geschickt wird. Sobald die Fördervoranfrage vom Bund beantwortet ist, besteht bei der Stadt Klarheit über die Finanzierung des Projektes. Das Land Rheinland-Pfalz hat bereits bekundet, dass es sich mit 25 Prozent an den Baukosten beteiligen wird, wenn auch der Bund seinen finanziellen Beitrag leistet. Im Jahr 2016 wird die Entwurfsplanung abgeschlossen und der RE-Entwurf fertiggestellt. Dieser RE-Entwurf wird durch das Land technisch und haushaltsrechtlich geprüft und vom Bund genehmigt. Im Laufe der Prüfung und Genehmigung des RE-Entwurfes wird die Genehmigungsplanung vorangetrieben und mit dem Feststellungsentwurf abgeschlossen.

Nach Genehmigung des RE-Entwurfes kann der Feststellungsentwurf der Planfeststellungsbehörde, dem LBM Koblenz, mit dem Antrag auf Planfeststellung übergeben werden. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens werden Bund und Land offiziell

einer finanziellen Förderung des Projektes zustimmen. Im Anschluss wird die Ausführungsplanung durchgeführt sowie die Bauleistungen öffentlich ausgeschrieben und Baufirmen beauftragt. Nun beginnt die rund achtjährige Bauzeit.

Was bedeutet Planfeststellung?

Wie beim Bau eines Hauses ist auch für den Bau einer Straße eine Baugenehmigung erforderlich. Bei großen Projekten heißt diese Planfeststellung. Die Planfeststellung hat den Vorteil, dass sie quasi die Königin unter den Baugenehmigungen ist, weil sie alle erforderlichen Teilgenehmigungen in sich vereinigt. So werden beispielsweise alle Anforderungen aus dem Umweltrecht, Eisenbahnrecht, Straßenrecht, Telekommunikationsrecht etc. behandelt, abgewogen und berücksichtigt. Im Rahmen der Planfeststellung werden die Pläne öffentlich ausgelegt. Damit können sich alle Bürgerinnen und Bürger informieren und prüfen, ob sie von dem Bauvorhaben betroffen sind. Ist das der Fall, können sie bis zu einem festgelegten Termin – Einwände gegen das Vorhaben vorbringen. Erst nach Abschluss dieses Verfahrens darf mit dem Bau der Straße begonnen werden.

Was ist eine Entwurfsplanung?

Die Entwurfsplanung stellt, aufbauend auf der Vorplanung, das fertige Planungskonzept mit allen festgelegten Komponenten dar. Bei Projekten, die eine Genehmigung voraussetzen, bildet die Entwurfsplanung die Grundlage für die anschließende Genehmigungsplanung. Es ist auch detailliert festgelegt, welche Anforderungen bezüglich Darstellung und Planungstiefe eine Entwurfsplanung zu erfüllen hat.

Was ist ein RE-Entwurf?

Wer Entwurfsunterlagen für den Neu-, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen vorlegen möchte, hält sich an die „Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE)“. Der RE-Entwurf gliedert sich in neun Hauptpunkte. Diese sind 1. Darstellung des Vorhabens, 2. Begründung des Vorhabens, 3. Vergleich der Varianten, 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme, 5. Angaben zu den Umweltauswirkungen, 6. Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen (z.B. Lärmschutz), 7. Kosten, 8. Verfahren und 9. Durchführung der Baumaßnahme. Mit dem RE-Entwurf ist das fertige Planungskonzept beschrieben.

Was ist eine Genehmigungsplanung?

Die Genehmigungsplanung bereitet alle für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Unterlagen vor und ergänzt die Entwurfsplanung um die für eine Planfeststellung erforderlichen Angaben.

Was ist ein Feststellungsentwurf?

Ein Feststellungsentwurf enthält die Planungsergebnisse des RE-Entwurfes sowie deutlich umfangreichere Unterlagen zu möglichen Betroffenheiten. So sind beispielsweise ein Grunderwerbsplan sowie alle umweltfachlichen Untersuchungen enthalten.