

FAQs zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Die Stadtstraße – Bürgerdialog 2016“

1 Inhalt – Planung der Stadtstraße

Welchen Vorteil habe ich als Autofahrer und Autofahrerin?

Flüssige Verkehrsverhältnisse, höhere Verkehrsqualität auch im Berufsverkehr sowie eine sehr gute Orientierung. Man sieht das Ziel, das man erreichen möchte, sei es die Verwaltung am Europaplatz, das Rathaus-Center um einzukaufen, den Stadtteil Hemshof, um ein Café zu besuchen, oder die vielen anderen Orte in der Innenstadt.

Welche Vorteile habe ich als Fußgängerin und Fußgänger?

Vorfinden eines komplettierten Wegenetzes, übersichtlich, einsehbar und nicht versteckt. Die Rampenneigungen zur Rheinbrücke sind barrierearm, und es gibt für alle wichtigen Verbindungen passende Ampelschaltungen. Es gibt durchgängige Fußwegeverbindungen in alle Richtungen.

Welche Vorteile habe ich als Radfaherin und Radfahrer?

Vorfinden eines durchgängigen Wegenetzes, das übersichtlich gestaltet und eine gute Orientierung ermöglicht. Durch flache Rampen zur Rheinbrücke wird das Fahren angenehmer. Es gibt durchgängige Radwegeverbindungen in alle Richtungen.

Welche Vorteile habe ich, wenn ich den ÖPNV nutze? Was verändert sich?

Das Stadtbahnliniennetz wird während der Bauzeit weitgehend so bleiben wie es ist. Eine wesentliche Veränderung ergibt sich allerdings für die Linie 6 von Rheingönheim nach Mannheim. Weil die Auffahrt zur Kurt-Schumacher-Brücke nicht möglich ist, muss die Linie 6 über die Konrad-Adenauer-Brücke geführt werden. Um eine attraktive Linienführung zu erreichen, schlägt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) vor, die Linie 6 mit der Linie 2 auf Mannheimer Seite zu verknüpfen. Von Rheingönheim führt diese Linie dann über die Mannheimer Innenstadt nach Feudenheim, die Linie 2 stattdessen von der Neckarstadt-West nach Neuostheim. Die letztendliche Entscheidung zur genauen Linienführung in Mannheim wird noch durch die Stadt Mannheim getroffen.

Zusätzlich sollen drei neue Expresslinien im Berufsverkehr morgens und nachmittags eingeführt werden: Sie verkehren im 20-Minuten-Takt. In Kombination mit den bestehenden Linien ergibt sich für die Fahrgäste in den Hauptachsen fast ein Fünf-Minuten-Takt. Zwei dieser Linien sind

rheinüberschreitend und verbinden Oggersheim (Linie 14) und Rheingönheim (Linie 15) mit Mannheim. Die dritte Zusatzlinie (Linie 12) verkehrt innerhalb Ludwigshafens zwischen Rheingönheim und Friesenheim. Deren Aufgabe soll es sein, den umsteigefreien Verkehr zwischen dem Süden und Norden von Ludwigshafen beziehungsweise zur BASF zu stärken.

Mit einer direkten Busverbindung zwischen Oggersheim über die Melm nach Oppau kann diese Strecke zukünftig bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die Stadtverwaltung schlägt daher den Bau einer direkten eigenständigen Bustrasse von der Melm nach Oppau vor. Die neue Verbindung, die ausschließlich für Busse, Radfahrerinnen und Radfahrer vorgesehen ist, kann nach den Bauarbeiten weiter genutzt werden. Ein weiterer Vorschlag ist, die neue Buslinie zwischen Oppau und Frankenthal künftig in 30-Minuten-Takt fahren zu lassen. Dadurch erreichen die Fahrgäste mehr Anschlüsse am Hauptbahnhof Frankenthal. Neu ist der Vorschlag, eine direkte Busverbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und Mannheim-Sandhofen einzurichten. Im innerstädtischen Bereich sind während der Bauarbeiten Verkehrslenkungssysteme sowie teilweise Busspuren vorgesehen, um gute Verbindungen mit dem ÖPNV zu gewährleisten.

Um die Vorschläge umzusetzen, müssen Verkehrsbetriebe und Stadtverwaltung Anpassungen an der Infrastruktur vornehmen. Die vorläufige Kostenschätzung für alle Maßnahmen liegt bei den zusätzlichen Bahnfahrten bei rund 1,5 Millionen Euro im Jahr; für die zusätzlichen Busverkehre wird mit gut 540.000 Euro pro Jahr gerechnet. Die Investitionen in die Infrastruktur werden auf rund sechs Millionen Euro netto insgesamt geschätzt.

Welche Vorteile habe ich als Nachbar und Nachbarin?

Die Kreuzungen und Steigungen des Nordbrückenkopfes, also der Verbindung von Stadtstraße und Kurt-Schumacher-Brücke, rücken weiter von der bestehenden Bebauung ab. Es werden außerdem Flächen gewonnen, die teilweise auch fürs Parken genutzt werden können.

Alle wichtigen Umwelt-Grenzwerte bleiben bei der Stadtstraße unter den vorgeschriebenen Richtwerten. Das Baustellenkonzept muss zu gegebener Zeit ebenfalls die gesetzlich vorgeschriebenen Werte einhalten.

Wenn die Planung weiter voranschreitet, wird in einem weiteren Schritt ein Konzept zur Nahversorgung für die benachbarten Stadtquartiere erarbeitet. Es ist davon auszugehen, dass im verbleibenden Teil des Rathaus-Centers die Möglichkeit besteht, Angebote einer umfassenden Nahversorgung zu etablieren. Wie sich die Stadtstraße in die bestehenden Quartiere Hemshof und Mitte einfügen könnte und welche Chancen sich für die weitere Entwicklung dieses Gebietes ergeben, haben viele Bürgerinnen und Bürger sowie die Politik im Zuge der Diskussion um die Stadtstraße als Ersatz für die kaputte Hochstraße Nord

diskutiert. Die Stadtverwaltung hat daraufhin eine konkrete Aufgabenstellung entwickelt und drei unterschiedlichen Planungsbüros vorlegt. Im Mai werden diese Entwürfe Bürgerschaft und politischen Gremien vorgelegt und in einer weiteren intensiven Phase des Bürgerdialogs erörtert.

Wird es beim angekündigten Baubeginn 2018 bleiben?

Der bisher kommunizierte Zeitplan, der den Beginn der Arbeiten Ende 2018 vorsieht, gilt unverändert. Verzögerungen könnten sich bei den in diesem Jahr anstehenden Finanzierungsverhandlungen mit Bund und Land sowie bei dem in der 2. Jahreshälfte 2016 beginnenden Planfeststellungsverfahren ergeben.

Wie sicher ist die Kostenschätzung?

Der aktuelle Kostenstand basiert auf den Ergebnissen der Vorplanung. Üblicherweise sind Kostenschätzungen, die im Rahmen der Vorplanung erstellt werden, mit einem Ungenauigkeitsgrad von + / - 30% versehen. Allerdings wurden bei der Vorplanung mehr Einzelleistungen als sonst üblich erfasst und kostenmäßig bewertet, so dass davon auszugehen ist, dass die Ungenauigkeit der Kostenschätzung deutlich geringer ist.

Die Kostenschätzung wird in den weiteren Planungsschritten sukzessive konkretisiert. So ist davon auszugehen, dass die Kostenberechnung als Ergebnis der Entwurfsplanung, die Mitte 2016 vorliegen wird, nur noch einen Ungenauigkeitsgrad von + / - 10% aufweisen wird.

Gibt es bereits Förderzusagen und reichen diese aus?

Erst wenn diese Planungsphase, formal wird dies Entwurfsplanung genannt, abgeschlossen ist und der Stadtrat dieser zustimmt, kann die Stadt konkret mit Land und Bund über die Finanzierung verhandeln. Die dann vorliegende und verabschiedete Planung mit all ihren Gesichtspunkten ist die Grundlage aller Finanzierungsverhandlungen. Aus unserer Sicht bedarf es im Rahmen einer gerechten und nachhaltigen Finanzierung einer Bundesbeteiligung von mindestens 60 Prozent und einer Landesbeteiligung von mindestens 25 Prozent an den förderfähigen Kosten, also mindestens dem Fördermix im Rahmen der seinerzeitigen Errichtung der Hochstraße-Nord.

Was passiert, wenn die Unterstützung durch Land und Bund nicht ausreicht?

Die Stadt wird diese überregional genutzte Verkehrsverbindung nicht allein bauen können. Sollte eine belastungsrechte Finanzierung nicht möglich sein, muss die kaputte Hochstraße ab einem gewissen und vom Schadensumfang abhängigen Zeitpunkt für den Verkehr gesperrt werden.

Was passiert mit dem Rathausplatz, nachdem die Straßenbahn verlegt ist? Bleibt die Tunneleinfahrt?

Die Tunneleinfahrt wird zurück gebaut. Konzepte für die Einbeziehung dadurch freiwerdende Flächen in den Rathausplatz werden im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet.

Wann genau soll der Nordteil des Rathaus-Centers abgerissen werden?

Nach dem derzeitigen Zeitplan wird der Nordteil des Rathaus-Centers im Laufe des Jahres 2019 abgerissen.

Welche Parkflächen stehen während den Bauarbeiten zur Verfügung?

Durch die Weiterentwicklung des Nordbrückenkopfes konnten die Flächen besser geordnet und die Bauabwicklung insgesamt günstiger gestaltet werden. Dadurch wird es grundsätzlich möglich werden, im Bereich der Dessauer Straße während der Bauzeit, aber auch dauerhaft, Parkplätze zu schaffen. Eine dauerhafte Lösung wäre aus Sicht der Stadtverwaltung der Bau eines Parkhauses. Das Parkhaus des Rathaus-Centers wird außerdem über die gesamte Bauzeit mit einem Großteil der derzeit vorhandenen Parkplätze nutzbar sein.

Sind zusätzliche Parkflächen nach der Bauzeit angedacht?

Ja. Eine dauerhafte Lösung wäre aus Sicht der Stadtverwaltung sicherlich der Bau eines Parkhauses. Dies könnte mittelfristig auch zu einer Verbesserung der Parksituation im Hemshof beitragen.

Welche Auswirkungen auf die Umwelt ergeben sich durch die neue Planung?

Durch den weiterentwickelten Nordbrückenkopf rückt die Brückenauffahrt noch etwas mehr von der bestehenden Bebauung des Hemshof ab. Die veränderten Brückenauffahrten haben eine geringere Steigung, was ebenfalls zu Entlastungen führt. Insgesamt bleiben alle Umweltparameter nach wie vor unter den Grenzwerten. Für den Lärmschutz gilt die gleiche Beurteilungsgrundlage wie bei der „Stadtstraße lang“. Das Baustellenkonzept muss zu gegebener Zeit ebenfalls die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte einhalten.

Was geschieht mit dem Logo-Würfel beim Abriss des Bunkers?

Aus technischer Sicht kann die Lichtinstallation im Zuge der Abbrucharbeiten gesichert und ggf. an anderer Stelle und in abgewandelter Form verwendet werden. Darüber muss im Zuge der Ausführungsplanung entschieden werden.

Bis wann ist die Entwurfsplanung fertig?

Die Entwurfsplanung wird bis Mitte 2016 fertig gestellt. Sie ist Grundlage für den förmlichen Zuschussantrag und das Planfeststellungsverfahren.

Gibt es inzwischen Planungen für Umleitungsstrecken während den Bauarbeiten?

Es ist ein dreistufiges IT-gestütztes Umleitungskonzept vorgesehen. Die erste Stufe besteht aus dem Autobahnring A 61 und A 6. Hier soll bereits ein großer Anteil des überregionalen Verkehrs um Ludwigshafen herumgeführt werden. Die zweite Stufe besteht aus dem Ring, den die Bundesstraße 9 um Ludwigshafen bildet. Dieser Ring soll regionale Verkehre aufnehmen. Die letzte Stufe betrifft Umleitungen im Innenstadtbereich. Diese muss noch über Verkehrsmodelle entwickelt werden.

Durch die Weiterentwicklung der Stadtstraße ist es gelungen, die verkehrlich kritische Bauzeit mit nur einer offenen Fahrbahn pro Fahrtrichtung von ursprünglich fünf Jahren auf viereinhalb Jahre weiter zu reduzieren. Diese verkehrlich kritische Zeit betrifft in erster Linie den Berufsverkehr, also einen Zeitraum von zirka vier Stunden an Werktagen. Gleichzeitig kann der Straßenbahnverkehr auf der wichtigsten Strecke zwischen Oppau und der Innenstadt ohne größere Unterbrechung aufrechterhalten werden. Insofern sind wesentliche Rahmenbedingungen für die Baustellenzeit verbessert worden. Auf dieser Grundlage kann nun in einem nächsten Schritt ein Umleitungssystem konkretisiert werden. Es fanden und finden Gespräche mit allen Straßenbauträgern und Trägern des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) statt, um Baustellen abzustimmen und Ersatzverkehre zu planen. Weitere Informationen finden Sie hier.

Gibt es Vorstellungen, wie die Bebauung der neuen Flächen aussehen soll?

Grundsätzlich gibt es Vorstellungen; diese können jedoch erst in weiteren Planungsschritten konkretisiert werden. Denkbar ist außerdem, dass zumindest für Teilbereiche Wettbewerbe ausgelobt werden. Selbstverständlich wird die Öffentlichkeit aber auch darüber umfassend informiert und einbezogen.

Gibt es schon klare Vorstellungen wie die Baustelle organisiert wird?

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird auch ein Konzept für den Bauablauf erarbeitet.

Wann und wie werden die tatsächlichen Bauabläufe festgelegt?

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird ein Konzept für den Bauablauf und die Verkehrsführung während der Bauzeit erarbeitet. Dieses wird in den weiteren Planungsschritten – in der Ausführungsplanung und bei der Bauvorbereitung – weiterentwickelt und der Ausschreibung der Bauleistungen zugrunde gelegt.

Wer entscheidet darüber, was mit den neuen Flächen geschieht?

Am Ende entscheidet der Stadtrat als demokratisch gewähltes Gremium. Der Stadtrat hat aber die Verwaltung im Frühjahr 2014 damit beauftragt, für den gesamten Prozess „City West“, also dem Abriss der Hochstraße Nord, dem Bau der neuen Stadtstraße und aller damit in Zusammenhang stehenden Veränderungen, die Bürgerschaft immer zeitnah und umfassend zu informieren und diese einzubinden und angemessen an den Entscheidungswegen zu beteiligen. Wenn Sie sich für den Newsletter registrieren, können wir Sie über alle Schritte auf dem Laufenden halten.

Warum wurde der Rathausvorplatz jetzt noch umgebaut?

Weil die jetzigen Maßnahmen überwiegend auf Dauer bleiben können. Sollte die Rampe der Straßenbahn entfallen, wird dies erst gegen Ende der Bauzeit sein, also nach 2025. Bis dahin steht den Bürgerinnen und Bürgern ein attraktiver Rathausplatz zur Verfügung.

Warum wurde 2014 noch ein neuer Aufzug zur Haltestelle Rathaus-Center eingebaut, wenn die Haltestelle aufgegeben werden soll?

Die Haltestelle Rathaus wird bis zum Abschluss der Bauarbeiten in Betrieb bleiben. Bis dahin wird der Aufzug mindestens 12 Jahre genutzt worden sein. Da die Haltestelle zu den am stärksten frequentierten in Ludwigshafen gehört und der Aufzug sehr stark von alten oder behinderten Menschen sowie von Eltern mit kleinen Kindern und Kinderwagen genutzt wird, war die Investition in den Aufzug sinnvoll.

Es gibt bereits viele nervende Großbaustellen in Ludwigshafen: Brunckstraße, Lagerhausstraße, Zollhofstraße, Linie 10... Warum wird das nicht besser miteinander vertaktet?

Die Bauarbeiten werden aufeinander abgestimmt. Leider lässt es der Zustand der Straßen und Bauwerke nicht immer zu alles nacheinander ohne Verkehrsbehinderungen durchzuführen, zumal die Verwaltung bestrebt ist, die wichtigsten Verkehrsachsen vor dem Beginn der Arbeiten an der Hochstraße Nord so zu ertüchtigen, dass sie während der Bauzeit zur Aufnahme des verlagerten Verkehrs uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Auch die Rathaussanierung steht bekanntlich an. Was kommt denn noch?

Die Stadt Ludwigshafen hat in den 1960er und 1970er Jahren sehr viel Geld in Infrastruktur und Gebäude investiert. Diese Anlagen kommen nun alle gleichzeitig in die Jahre und bedürfen einer immer intensiveren Betreuung, die sehr viel Geld kostet. Dieses Problem wurde erkannt und findet seinen Niederschlag in der Zielsetzung bei der neuen Stadtstraße so wenige Bauwerke

wie möglich zu errichten.

Ein Teil des Rathaus-Centers soll abgerissen werden. Wie ist die Planung dazu?

Der Abriss der nördlichen Mall (etwa in Höhe des heutigen Geschäftes Douglas) ist Teil der Planung Stadtstraße. In Gesprächen mit dem Eigentümer und dem Betreiber (ECE) wird untersucht, ob Ersatzbauten notwendig oder sinnvoll sind.

Wie wird sich die mehrspurige, ebenerdige Stadtstraße lärmtechnisch auf die angrenzenden Stadtteile (Hemshof) auswirken?

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde die Veränderung der Lärmsituation durch die neue Lage und Lärmschutzmaßnahmen untersucht (ohne Neubebauung). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine erhebliche Entlastung der Angrenzenden Wohnbebauung zu erwarten ist; so werden insbesondere im Hemshof tagsüber 250 und nachts 200 Menschen um 5 – 10 dB(A) entlastet. Dies entspricht ca. 10 % der Betroffenen. Insgesamt werden in allen betroffenen Stadtteilen tagsüber 590 und nachts 360 bislang Betroffene vom Lärm entlastet. Durch die geplante Neubebauung wird sich dieser Effekt deutlich verbessern, da ähnlich der Rheinallee entsprechende Lärmschutzbebauung vorgesehen wird. Da die geplante Neubebauung jedoch erst später folgen wird besteht für betroffenen Gebäude ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, d.h. insbesondere in der 1. Reihe, wo mehr Belastungen sind werden auch Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. Lärmschutzfenster etc.) kommen. Die detaillierte gutachterliche Klärung der notwendigen Maßnahmen und auch die Kostentragung wird im Planfeststellungsverfahren geregelt.

2 Themenschwerpunkt ÖPNV

Was sind die wichtigsten Verbesserungen im ÖPNV-Konzept?

Zunächst ist festzuhalten, dass das heutige Angebot bei Bussen und Stadtbahnen im Grundsatz auch während der Bauzeiten weitgehend bestehen bleibt. Lediglich die Linie 6 muss durch die Baumaßnahmen am Brückenkopf der Kurt-Schumacher-Brücke über die Konrad-Adenauer-Brücke umgeleitet werden.

Zusätzlich zu den heutigen Angeboten werden im Stadtbahnverkehr insgesamt drei zusätzliche Expresslinien im 20-Minuten-Takt im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr vorgeschlagen. Zwei Linien verstärken die Angebote Rhein überschreitend zum einen in/aus Richtung Rheingönheim und zum anderen in/aus Richtung Oggersheim. Die dritte Expresslinie verdichtet die Fahrtbeziehungen zwischen Rheingönheim und Friesenheim/BASF.

Im Busverkehr werden in den nördlichen Stadtteilen drei zusätzliche Angebote vorgeschlagen: jeweils eine neue direkte Busverbindung zwischen Oggersheim und Oppau sowie zwischen Oppau und Mannheim-Sandhofen. Als dritte Maßnahme soll die Busverbindung von/nach Frankenthal im Takt verdichtet werden, um mehr Anschlüsse an den regionalen Schienenverkehr zu erreichen.

Ab wann gilt das neue Angebot?

Die Angebotsverbesserungen sollen dann greifen, wenn Beeinträchtigungen für die Autofahrerinnen und Autofahrer zu erwarten sind. Die derzeitigen Überlegungen gehen davon aus, dass in den ersten Monaten mit vorbereitenden Maßnahmen wie z.B. dem Abriss des Würfelbunkers noch keine massiven Verkehrsbeeinträchtigungen auftreten werden. Bei einem unterstellten Baubeginn Ende 2018 sollten die Verbesserungen im ÖPNV bis zum Jahre 2020 realisiert sein.

Was kostet das neue Angebot, wer zahlt das?

Bei den Kosten ist zu unterscheiden in Kosten für den Betrieb der neuen Linien sowie in Kosten für notwendige Infrastrukturmaßnahmen. Bei einer Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen entstehen im Stadtbahnbetrieb jährliche Kosten in Höhe von 1,5 Millionen Euro und für die zusätzlichen Busangebote in Höhe von etwa 0,5 Millionen Euro. Entsprechende Fahrgasterlöse sind hierbei bereits berücksichtigt. Die Kosten für Infrastrukturmaßnahmen hängen davon ab, welche Angebote letztlich zum Tragen kommen werden. Legt man alle empfohlenen Maßnahmen zugrunde, liegen die Kosten hierfür bei rund 6 Millionen Euro.

Die Kosten müssen weitgehend von der Stadt Ludwigshafen getragen werden. Bei den Infrastrukturmaßnahmen sind jedoch grundsätzlich Förderungen durch das

Land möglich. In welchem Umfang dies erfolgen kann, muss im weiteren Prozess jedoch noch ermittelt werden.

Bei welchen Linien muss ich mit Fahrzeitverlängerungen rechnen?

Fahrplanmäßig werden sich die Fahrzeiten nicht verlängern. Allerdings besteht das Risiko, dass dort, wo Bahnen und Busse im normalen Verkehrsraum mitfahren, sich die Fahrzeiten verlängern. Denn durch Beeinträchtigungen im Kfz-Verkehr wirken sich hier auch auf den ÖPNV aus. Deshalb ist es Ziel, den ÖPNV möglichst auf eigenen Trassen zu führen und dort wo es nicht möglich ist, durch Signalschaltungen oder Sonderspuren zu bevorzugen.

Fahren die Expresslinien ganztägig?

Die vorgeschlagenen Expresslinien verkehren nur im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr im Zeitraum von etwa 6.30 bis 9:30 Uhr sowie 15:30 bis 18:30 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten ist das heute vorhandene Angebot ausreichend.

Wie und wo erfolgt Verknüpfung der Linie 6 und der Linie 2?

Die Linie 6 muss durch die Baumaßnahmen am Brückenkopf der Kurt-Schumacher-Brücke über die Konrad-Adenauer-Brücke umgeleitet werden. Dies bedingt in Ludwigshafen eine Änderung des heutigen Fahrweges zwischen den Haltestellen Wittelsbachplatz und Berliner Platz. Würde die Linie 6 dann auf Mannheimer Seite wie heute nach Neuostheim/Neuhermsheim geführt werden, wäre keine Anbindung an die Innenstadt von Mannheim gegeben. So ist vorgesehen, dass die Linie 6 dann in Mannheim über das Stadtzentrum nach Feudenheim fährt. Im Gegenzug soll die heutige Linie 2 von Neckarstadt-West nicht mehr nach Feudenheim, sondern nach Neuostheim/Neuhermsheim fahren. Die Linienäste werden also nur getauscht. Der detaillierte Fahrweg in Mannheim wird von der Stadt Mannheim festgelegt werden müssen.

Erhöht sich dadurch die Fahrzeit auf der Linie 6?

Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden, sondern hängt davon ab, an welcher Haltestelle ein- und ausgestiegen wird.

Welches genau sind die neuen Expresslinien?

Die Linie 14 verkehrt zwischen Oggersheim und voraussichtlich Mannheim-Neuostheim-Luisenpark, die Linie 15 zwischen Rheingönheim und Mannheim-Käfertal und die Linie 12 zwischen Rheingönheim und Friesenheim/BASF. Während der Fahrweg der Rhein überschreitenden Linien in Mannheim von der dortigen Verwaltung noch festgelegt werden muss, wird die Linie 12 im Stadtgebiet Ludwigshafen mit den Haltestellen Berliner Platz, Ludwigstraße,

Rathaus und BASF Tor 1+2 alle wichtigen Ziele erschließen.

Wenn das Angebot erweitert wird: Wie viele Fahrten gibt es mehr und mit welcher Linie?

Auf allen Expresslinien soll es pro Stunde während des Berufsverkehrs drei zusätzliche Fahrten, also insgesamt neun, geben. Bei den zusätzlichen Busangeboten im nördlichen Stadtgebiet soll es den ganzen Tag über auf der Linie 84 (Frankenthal) ein zusätzliches Fahrangebot pro Stunde geben, in der Verbindung zwischen Oggersheim und Oppau ist noch offen, ob ganztags zwei oder drei Fahrangebote pro Stunde angeboten werden sollen und in der Relation zwischen Oppau und Mannheim-Sandhofen sollen lediglich in der Hauptverkehrszeit drei neue Fahrangebote pro Stunde angeboten werden.

Werden die zusätzlichen Busse umweltfreundlich sein?

Grundsätzlich beschafft die rnv regelmäßig neue Busse, die den gültigen Vorgaben der jeweiligen Euro-Norm entsprechen, also entsprechend schadstoffarm und lärmarm sind. So werden nach und nach ältere Fahrzeuge ausgetauscht. Die zum Betrieb der vorgesehenen Buslinienerweiterungen erforderlichen zusätzlichen Busse werden so entsprechend umweltfreundlich sein.

Gibt es Überlegungen E-Busse einzusetzen?

E-Busse können leider nicht eingesetzt werden, da hiermit eine komplette Systemumstellung notwendig wäre. Denn entweder müsste ein System mit Oberleitungen, sog. O-Busse, aufgebaut werden oder entsprechende Induktionssysteme vorgehalten werden. Beides ist nicht nur aus finanziellen Gründen nicht umsetzbar.

Steigt mit dem neuen Buskonzept die Verkehrsbelastung in den nördlichen Stadtteilen?

Ziel des Konzeptes ist es gerade, die Kfz-Verkehrsbelastung zu reduzieren, indem zusätzliche Kunden für den ÖPNV gewonnen werden sollen. Sollte mit der Frage gemeint sein, ob durch zusätzliche Busse in den nördlichen Stadtteilen zu viel störender Busverkehr entsteht, so ist das zu verneinen. In der Ortsmitte wird lediglich ein zusätzlicher Bus pro Stunde mehr fahren, und zwar die Verdichtungsfahrt Richtung Frankenthal. Die zusätzlichen Verbindungen entstehen durch eine Verlängerung des Fahrweges auf bestehenden Linien, und zwar Mannheim-Sandhofen durch Verlängerung der Linie 88 und Oggersheim durch Verlängerung der Linie 85.

Stehen die zusätzlichen Busse dann im Stau?

Die Frage bezieht sich nicht nur auf die zusätzlichen Busangebote, sondern muss sich generell auf alle Busverbindungen beziehen. Da die Busse in den meisten Fällen im öffentlichen Verkehrsraum mitfahren und nur an wenigen Stellen Sonderspuren vorhanden sind, können sich Störungen im Verkehrsablauf auf die Pünktlichkeit des Fahrplans auswirken. Deshalb ist vorgesehen, an neuralgischen Stellen nach Möglichkeit eigene Bustrassen zu realisieren (Hauptbahnhof, Wredestraße) oder Sonderspuren (Lorientallee) zu markieren. Darüber hinaus können Vorrangschaltungen an Signalanlagen helfen, die Pünktlichkeit zu erhöhen. In welchem Umfang dies möglich sein wird, muss im Zuge der weiteren Planungen noch detaillierter untersucht werden.

Wird das Angebot im ÖPNV auch in den Nachtstunden verbessert?

In den Abendstunden sind, bedingt durch die Baumaßnahme City-West, keine besonderen Verbesserungen vorgesehen. Denn zu den späteren Abend- und Nachtzeiten sind keine Verkehrsbeeinträchtigungen im Kfz-Verkehr durch Baumaßnahmen zu erwarten. Unabhängig davon kann das Angebot hier natürlich grundsätzlich verbessert werden, wobei aber dabei die Wirtschaftlichkeit, also Relation von Angebot und Nachfrage und die damit verbundenen Zusatzkosten, zu berücksichtigen sind.

Wie sieht künftig die Haltestelle am Berliner Platz aus?

Die Gestaltung der Haltestelle am Berliner Platz ist derzeit noch offen. Einerseits gilt es hier die Entwicklung im Zusammenhang mit der Nachfolgebebauung der Tortenschachtel („Metropol“) abzuwarten. Entscheidend wird jedoch sein, welche zusätzlichen Linien während der Bauzeit City-West tatsächlich zur Umsetzung kommen und welche Qualitätsansprüche hinsichtlich des Betriebsablaufes gestellt werden. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass mit Abschluss der Bauarbeiten City-West ein neues Buslinienkonzept umgesetzt werden soll. Insgesamt ist hier also noch viel planerische Arbeit erforderlich, sodass konkretere Aussagen erst im weiteren Beteiligungsverfahren möglich sind.

Wie wird der Hauptbahnhof in Ludwigshafen angebunden?

Der Hauptbahnhof wird weiterhin von S-Bahnen und Regionalverkehrszügen bedient werden. Auch werden die Straßenbahnlinien 4 und 10 wie heute den Hauptbahnhof bedienen. Mit der geplanten zusätzlichen Expresslinie 14 wird die Bedienungshäufigkeit der Haltestelle im Berufsverkehr sogar noch erhöht. Im Busverkehr sollen die Linien, die heute den Hauptbahnhof anfahren, auch weiterhin dorthin fahren. Welche Straßen dafür zur Verfügung stehen werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, da die Ausdehnung der Baustelle bzw. die baustellenbedingten Einschränkungen im Straßennetz noch nicht

feststehen. Um die Flexibilität diesbezüglich zu erhöhen, soll eine eigenständige Bustrasse zwischen der heutigen Bushaltestelle und dem Zentralen Omnibusbahnhof gebaut werden.

Werden die Verbesserungen nach Ende der Bauarbeiten zurückgenommen oder bleiben sie bestehen?

Hier muss man zwischen Maßnahmen im Fahrtenangebot und bei der Infrastruktur unterscheiden. Infrastrukturelle Maßnahmen wie Bustrassen oder neue Gleisverbindungen sind so gewählt, dass sie auch nach Abschluss der Bauarbeiten sinnvoll genutzt werden können. Die Maßnahmen sind daher nachhaltig angelegt und es werden keine verlorenen Investitionen vorgenommen. Im betrieblichen Bereich kann nach Ende der Baumaßnahme in Abhängigkeit der Nutzungshäufigkeit bzw. des Fahrgastaufkommens entschieden werden, ob diese Zusatzangebote weiterhin sinnvoll sind. Sollte das Angebot reduziert werden, können die hierfür neu angeschafften Bahnen dann andere ältere Bahnen auf anderen Linien ersetzen, sodass dort keine zusätzlichen Ersatzinvestitionen entstehen.

Sind sich die Planer sicher, dass das Angebot ausreicht während der Bauzeit?

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse und abzusehenden Entwicklungen ist das konzipierte Angebot ausreichend. Sollte sich dennoch Nachbesserungsbedarf einstellen, kann bei betrieblichen Veränderungen (zusätzliche Fahrten) aber auch flexibel nachjustiert werden.

3 Umwelt

Was ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung?

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein Instrument der Umweltvorsorge mit dem Ziel, umweltrelevante Vorhaben vor ihrer Zulassung auf mögliche Umweltauswirkungen hin zu überprüfen und Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Kompensation von nachteiligen Umweltauswirkungen festzulegen. Sie umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Hierbei sind auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu betrachten.

Grundlage für eine Prüfung auf Umweltverträglichkeit bildet neben den Antragsunterlagen für ein Vorhaben die durch den Antragsteller angefertigte Umweltverträglichkeitsuntersuchung, auch Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) genannt. Die rechtliche Grundlage hierfür bietet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Was ist ein Scoping-Verfahren?

Das Scoping-Verfahren dient dazu, sowohl den (vorläufigen) Untersuchungsrahmen als auch den Untersuchungsumfang der Umweltverträglichkeitsstudie festzulegen. Es soll eine möglichst rechtssichere Vorbereitung im Gesamtfahren gewährleisten, indem man sich schon frühzeitig des Sachverstands der teilnehmenden Behörden und den nach dem Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbänden und Experten bedient. Im Rahmen des Scoping-Verfahrens wird das Vorhaben mit seinen zu erwartenden Umweltauswirkungen z.B. Luft, Lärm, Boden, Klima, Flora, und Fauna erörtert. Den Teilnehmern wird dabei Gelegenheit gegeben, ihre Anregungen, Fragen und Bedenken zu dem jeweils behandelten Schutzgut vorzubringen.

Wie erfolgt in einer Umweltverträglichkeitsprüfung die Öffentlichkeitsbeteiligung?

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genau geregelt. Auskunft hierüber gibt der Paragraph 9 UVPG, der verschiedene Verfahrensschritte für das Vorhaben vorsieht. Hierbei sind insbesondere im Rahmen der Offenlegung der Planunterlagen auch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und entscheidungsrelevante Umweltgutachten zugänglich zu machen. Hierbei ist auch eine allgemeinverständliche Zusammenfassung beizufügen.

Warum wird eine Bestandsaufnahme zum Artenschutz gemacht?

Neben der üblichen Schutzgutbetrachtung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) kann es sein, dass das Untersuchungsgebiet auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) auf bestimmte oder besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten gezielt untersucht werden muss, wenn es z.B. aufgrund verschiedener Biotoptypen Anhaltspunkte für das Vorhandensein besonders geschützter Arten gibt. Für das Untersuchungsgebiet der neuen Stadtstraße bedeutet dies, dass insbesondere genaue Erkenntnisse über die Vogelwelt, Fledermausvorkommen und Eidechsen zu gewinnen sind. Der Bestand wird in entsprechenden Fachkarten dargestellt.

Was passiert, wenn geschützte Arten gefunden werden?

Beim Vorhandensein besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gilt es im Rahmen der weiteren Planung abzu prüfen, welche zukünftigen Maßnahmen ergriffen werden können, um den genannten Arten auch weiterhin Lebensraum in Ludwigshafen zu gewährleisten. Dies betrifft nicht nur die Eingriffe in die vorhandenen Lebensräume durch das Vorhaben an sich, sondern auch Eingriffe während der Bauphase und der damit verbundenen Bauarbeiten.

Wie können Tiere während der Bauarbeiten geschützt werden?

Abhängig von den möglicherweise betroffenen Tierarten werden Festlegungen getroffen, um einzelne Individuen oder die Population vor Beeinträchtigungen zu schützen. So werden Rodungsarbeiten nur im Winter durchgeführt, um eine Beeinträchtigung von Vögeln zu vermeiden. Bei Eidechsen werden betroffene Baubereiche mit Spezialzäunen ausgegrenzt und die dort lebenden Tiere gefangen und in nicht betroffene Bereiche verbracht. Soweit notwendig werden diese Maßnahmen von Experten und von einer ökologischen Bauleitung begleitet.

Wie geht es weiter?

Bis Mai des Jahres 2016 soll die Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Fachbeitrag Naturschutz für die Planfeststellung fertiggestellt werden. Nach der Planfeststellung beginnt die Phase der Ausführungsplanung. Hierbei müssen Maßnahmen während des Abrisses, des Baus und zur endgültigen Fertigstellung der Straße mit Neubegrünung detailliert geplant werden.

Was macht man mit den Ergebnissen eines Scopings?

Die aus dem Scoping-Verfahren gewonnenen Erkenntnisse und Fragestellungen fließen weiter in die für das Vorhaben zu erstellende Umweltverträglichkeitsstudie ein.

4 Vorgeschaltete Infrastrukturmaßnahmen

Warum muss die Hochstraße Süd jetzt saniert werden?

Ziel ist es, alle wichtigen Straßen und Hauptverkehrsachsen voll nutzbar zu haben, wenn die Hochstraße Nord abgerissen wird. Deshalb zieht die Stadtverwaltung die Sanierung der Hochstraße Süd vor. Ansonsten müsste die Stadt die Hochstraße Süd in wenigen Jahren sanieren, also mitten während der intensiven Bauphase von City West. Mit dem abgestimmten Vorziehen der Sanierung sind Stadtverwaltung und Verkehrsteilnehmer auf der sicheren Seite. Aufgrund der aufwändigen Hochstraßenkonstruktion wurden auch in den vergangenen Jahren immer wieder Reparatur- und Sanierungsarbeiten vorgenommen: Von 2004 bis 2008 wurde der Korrosionsschutz der Pylonbrücke in mehreren Schritten erneuert; von 2004 bis 2005 wurde die Rheinvorlandbrücke neu gebaut; zwischen 2013 und 2015 wurden die Übergangskonstruktionen der Pylonbrücke ersetzt; 2015 sind die Straßenbahnschienen auf der Konrad-Adenauer-Brücke saniert worden. Der östliche Teil der Hochstraße Süd, die so genannte Pilzhochstraße, wurde letztmals 1985 grundlegend instandgesetzt. 30 Jahre danach werden dort seit 2015 die Brückenlager erneuert. Zudem muss die Abdichtung der Brücke saniert werden, um den Bewehrungs- und Spannstahl vor den schädlichen Einwirkungen der Chloride, was durch Tausalze im Winter verursacht wird und für Bauwerke dieser Art einen normalen Alterungsprozess darstellt, zu schützen. Darüber hinaus müssen Querkraftkopplungen, die deutliche Rostschäden aufweisen, ersetzt werden. Die vorgezogenen Reparaturarbeiten an der Hochstraße Süd sollen Ende 2017 beginnen und Anfang 2019 abgeschlossen sein.

Ist die Verkehrssicherheit der Hochstraße Süd gefährdet, wenn nicht saniert wird?

Der Schadensverlauf an der Hochstraße Süd ist progressiv. Ohne Sanierung würde die Stahlbewehrung nachhaltig geschädigt, bis hin zu einem Verlust der Tragfähigkeit. Damit wäre auch die Verkehrssicherheit der Hochstraße nicht mehr gewährleistet.

Wie viele Autos fahren über die Hochstraße? Woher kommen sie?

Die Verkehrsbelastung beträgt rund 59.000 Fahrzeuge pro Tag. Der LKW-Anteil beträgt ca. 5 Prozent. Die Hochstraße Süd ist eine Hauptverbindungsachse zwischen der Vorderpfalz und Mannheim.

Was kostet die Sanierung der Hochstraße Süd?

Die Sanierungskosten können erst dann beziffert werden, wenn weitergehende Planungen vorliegen. Erste sehr grobe Kostenschätzungen lassen einen Betrag in der Größenordnung von 25 Millionen Euro erwarten.

Warum kann die Hochstraße Süd saniert werden und die Hochstraße Nord nicht? Wie ist die Hochstraße Süd konstruiert?

Die Hochstraße Nord hätte im Zuge der Sanierung abgerissen und neu gebaut werden müssen. Das liegt an der Konstruktion der Hochstraße Nord, die in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gebaut wurde.

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

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 sichergestellt 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.

Anders als die Hochstraße Nord ist die aus den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts stammende Hochstraße Süd gebaut:

In den 1950er Jahren waren die konstruktiven Fähigkeiten und Kenntnisse über Materialeigenschaften von Spannbetonbrücken erst am Anfang. Die damaligen Planer waren sich dieser Probleme bewusst und haben Sicherheiten eingeplant und damit eine robuste Brücke erstellt. Die größten Schwachpunkte der Hochstraße Nord kommen konstruktionsbedingt bei der Hochstraße Süd nicht vor.

Im Einzelnen:

1. Koppelung der Spannglieder

Die Hochstraße Süd setzt sich aus mehreren Bauwerken zusammen, die jeweils aus drei zusammengehörigen Pilzkonstruktionen bestehen. Da die Spannstähle nicht über mehrere Bauwerke hinweg geführt werden, ist auch keine Kopplung der Spannglieder erforderlich. Stattdessen kommen zur Verbindung der Bauwerke Querkraftkopplungen zum Einsatz. Die Funktionsweise von Querkraftkopplungen kann man wie folgt anschaulich erklären. Wenn man im Schwimmbad auf einem Sprungbrett steht, biegt sich das Brett nach unten. So verhält sich auch die Hochstraße Süd, falls ein LKW auf ihr steht. Sofern man nun gedanklich nicht vom Sprungbrett ins Wasser springt, sondern auf ein direkt gegenüberliegendes Sprungbrett tritt, muss man einen Schritt nach oben machen. Bei Fahrbahnen kann man einen solchen Höhenunterschied zwischen zwei Bauwerken nicht zulassen, deshalb werden die Bauwerke miteinander verbunden. Die Verbindung zwischen den Bauwerken sind die Querkraftkopplungen.

2. Spannstähle die ohne Vorwarnung reißen

In der **Hochstraße Süd** kam kein hochfester Spannstahl zum Einsatz, der daher auch nicht schlagartig und ohne Vorankündigung versagen kann.

Die **Hochstraße Süd** ist auch nicht von einer Vielzahl an Leerrohren durchdrungen, über die Streusalz in das Innere der Konstruktion gelangen kann.

Was sind Chloride? Warum sind diese so aggressiv? Warum verwendet man diese, wenn man weiß, dass sie den Straßenbelag beschädigen?

Die Chloride werden im Winter über das Streusalz in das Bauwerk eingetragen. Es gibt keine anderen bezahlbaren Möglichkeiten, um eine Brücke im Winter eisfrei zu halten. Die Erfahrung, dass Salz Stahl angreift, hat jeder schon gemacht. Die Prozesse, die sich dort abspielen, sind elektrochemischer Natur. Letztlich löst das Salz in Verbindung mit Wasser Ionen aus dem Stahl, was langfristig zur Auflösung des gesamten Bewehrungsstabes führen kann.

5 Verfahren

Wie wird über die zukünftige Straße entschieden?

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

- Studie (Vorstufe der Planung)
- Vorplanung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsplanung
- Ausführungsplanung und Bauvorbereitung.

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

Mit der Entscheidung des Stadtrates am 24. März 2014 für die Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“ und dessen Votum zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ am 23. März 2015 als Grundlage aller Planungen ist die Vorplanung zu „City West“ abgeschlossen. Die Stadt Ludwigshafen ist in Verhandlungen mit Fördergeldgebern. Zeitgleich wird die Entwurfsplanung für die Stadtstraße ausgearbeitet. Dabei werden die im Ergänzungsantrag zur Stadtratsentscheidung „City West/Erneuerung der Hochstraße Nord“ auf Basis der Öffentlichkeitsbeteiligung formulierten Arbeitsaufträge ([Link zum PDF, 170 kB](#)) ([link is external](#))([Link zum PDF, 170 kB](#)) untersucht und in die Planung einbezogen. Parallel dazu werden Gespräche zu den Auswirkungen des Abbruchs der Hochstraße sowie den baulichen Veränderungen am Rathaus-Center mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin geführt. Zudem sind Berateraufträge vergeben, um die wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen sowie beispielsweise den Umfang möglicher Entschädigungszahlungen zu ermitteln. Bis Mitte 2016 soll die Entwurfsplanung abgeschlossen sein.

Welche Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten gibt es jetzt?

Im Mittelpunkt dieses ersten Bürgerdialogs 2016 steht die Verfahrenstransparenz. Das bedeutet, dass die Verwaltung den derzeitigen Planungsstand zur Stadtstraße und dem neuen Stadtquartier offenlegt und berichtet, welche Entwicklungen es gibt und wie sie mit den bisherigen Hinweisen und Aufträgen seitens der Politik und aus der Bürgerschaft umgeht. Außerdem werden Ergebnisse der Untersuchungen präsentiert, die die Planungen begleiten. Auftakt ist am 25. Januar 2016 beim großen Bürgerforum City West ab 18. 30 Uhr im Pfalzbau. Mit dabei sind OB Eva Lohse, Kämmerer Dieter Feid und Baudezernent Klaus Dillinger sowie Expertinnen und Experten von Planungsbüros und Verwaltung. Am selben Tag werden auch die politischen Gremien ausführlich informiert. Zeitgleich wird es unter www.ludwigshafen-diskutiert.de ([link is external](#)) möglich sein, sich weiter zu informieren und Fragen zu den Vorschlägen,

Konzepten und Planungsfortschritten zu stellen. Wer sich nicht im Internet informieren möchte, kann dies vor Ort tun: Ab 27. Januar ist im ersten Obergeschoß des Rathauses eine erläuternde Ausstellung zu allen Themen zu sehen. Fragen stellen oder Hinweise geben kann man hier auch schriftlich. Auf rund 60 Hinweistafeln und Plakaten sind alle Planungsstände und Vorschläge detailliert erläutert. Wer möchte, kann schriftlich Fragen stellen oder Hinweise geben. Die Ausstellung kann zu den Öffnungszeiten des Rathauses besucht werden: Montag und Donnerstag von 8 bis 18 Uhr, Dienstag und Mittwoch von 8 bis 16 Uhr, und Freitag von 8 bis 13 Uhr.

Wie lange werden die Ludwigshafener Bürgerinnen und Bürger beteiligt?

Die Stadtverwaltung hat für das Vorhaben „City West“ eine eigene Plattform im Internet mit der Adresse www.ludwigshafen-diskutiert.de ([link is external](#)) geschaffen, auf der alle Informationen sowie Entwicklungen der verschiedenen Planungsphasen eingesehen werden können. Zudem werden Bürgerforen angeboten sowie Ausstellungen oder Vor-Ort-Veranstaltungen, bei denen man sich ebenfalls informieren kann. In einer ersten Phase des Bürgerdialogs vom 20. Januar 2014 bis 20. Februar 2014 konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Meinungen und Anregungen zur Variantendiskussion kommunizieren. All dies wurde in einem ausführlichen Auswertungsbericht zusammengefasst und den stadträtlichen Gremien übergeben. Am 24. März 2014 entschied sich der Stadtrat für die „Stadtstraße lang“ als Vorzugsvariante.

In einer zweiten Phase des Bürgerdialogs hatten die Bürgerinnen und Bürger Anfang 2015 wieder die Möglichkeit, online oder Vor-Ort, ihre Fragen zum aktuellen Planungsstand zu stellen und sich detailliert zu informieren. Alle Hinweise und Fragen sind wiederum in den Auswertungsberichten dokumentiert und liegen den stadträtlichen Gremien vor. In der jetzigen Beteiligungsphase legt die Stadtverwaltung ihre Planungsergebnisse und –vorschläge zum ÖPNV, der Verkehrslenkung, der Verkehrsführung am Nordbrückenkopf sowie zur Entwicklung der Stadt- und Grünplanung vor. Zudem werden die begleitenden Umweltanalysen zu Flora und Fauna sowie Boden vor. Zu allen Themen können Fragen gestellt und Hinweise gegeben werden, die wiederum in einem Auswertungsbericht erfasst werden. Mehr Informationen zum aktuellen Beteiligungsangebot vom 25. Januar bis 15. Februar finden Sie in diesem FAQ-Bereich.