



Ludwigshafen diskutiert

„Wie geht es weiter mit der Stadtstraße?“
Auswertungsbericht der Dialogformate zur
Verschwenkung der Stadtstraße
Mai 2021

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Bereich Öffentlichkeitsarbeit

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

www.ludwigshafen-diskutiert.de

Stand: Juni 2021

Erstellt durch:

Zebralog GmbH

Niederlassung Bonn

Adenauerallee 15

53111 Bonn

Sandra Desernot

desernot@zebralog.de

Marie-Luise Schlander

schlander@zebralog.de

Sanja Osieja

osieja@zebralog.de

Inga Wiesen

wiesen@zebralog.de

Alle Fotos im Dokument © Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein

Titelbild: Plakat zur Bewerbung der Betteiligungsphase in Ludwigshafen am Rhein

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze	4
2. Hintergrund der Beteiligung: Die Verschwenkung der Stadtstraße	8
3. Steckbriefe der Dialogformate	9
3.1. Online-Dialog	9
3.2. Digitales Bürgerforum	10
3.3. Online-Sprechstunde	11
4. Inhaltliche Zusammenfassung	12
4.1. Themenbereich Mobilität	14
4.2. Themenbereich Bauabläufe	48
4.3. Themenbereich Wirtschaftlichkeit	58
4.4. Themenbereich Umwelt	63
4.5. Themenbereich Sonstiges	66
5. Ausblick	72
6. Anhang: Planungen zur Verschwenkung der Stadtstraße	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Foto der digitalen Podiumsdiskussion im Rahmen des Digitalen Bürgerforums am 5. Mai 2021.	4
Abbildung 2: Screenshot zum Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und die Beantwortung einer Frage durch die Stadt Ludwigshafen.	5
Abbildung 3: Screenshots zur Online-Sprechstunde am 18. Mai 2021.	6
Abbildung 4: Eines der Plakate zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe zur Verschwenkung der Stadtstraße.	7
Abbildung 5: Screenshot über den Hinweis zum Livestream des Digitalen Bürgerforums auf Facebook.	7
Abbildung 6: Screenshot zur Bewerbung der Online-Sprechstunde auf Facebook.	7
Abbildung 7: Screenshot zur Bewerbung des Online-Dialogs auf Instagram.	7
Abbildung 8: Dialogangebote zur Verschwenkung der Stadtstraße durch die Stadt Ludwigshafen	8
Abbildung 9: Anzahl der Fragen nach Themenbereichen	13
Abbildung 10: Themenbereich Mobilität	14
Abbildung 11: Themenbereich Bauabläufe	48
Abbildung 12: Themenbereich Wirtschaftlichkeit	58
Abbildung 13: Themenbereich Umwelt	63
Abbildung 14-22: Planungen zur Verschwenkung der Stadtstraße.	73

1. Das Wichtigste in Kürze

Wie geht es mit der Stadtstraße weiter? Das war die übergeordnete Fragestellung des vielseitigen Dialogangebots zur Verschwenkung der Stadtstraße, das in Form von drei digitalen Formaten durch die Stadt Ludwigshafen im Mai 2021 angeboten wurde. Hierbei standen Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Alexander Thewalt, Kämmerer Andreas Schwarz und weitere Expert*innen der Stadtverwaltung Rede und Antwort zum aktuellen Sachstand. Bereits im vergangenen Jahr hat die Stadtverwaltung interessierten Bürger*innen digitale Dialogangebote gemacht, da die Pandemie Bürgerforen vor Ort nicht zugelassen hat. Mit den Erfahrungen daraus hat die Stadtverwaltung ihre Informations- und Beteiligungsangebote weiter ausgebaut.

Den Auftakt der Veranstaltungsreihe zur Verschwenkung der Stadtstraße bildete ein digitales Bürgerforum mit einer Podiumsdiskussion am 4. Mai 2021 an dem rund 70 Bürger*innen teilgenommen haben. Dabei bestand die Möglichkeit, gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den Fachplanern auf einer digitalen Bühne Platz zu nehmen. Das bedeutet, dass die Teilnehmer*innen die Gelegenheit hatten, virtuell Teil des Podiums zu werden und ihre Fragen und Anliegen direkt an die anderen Podiumsgäste adressieren konnten. Zusätzlich konnten Fragen im Chat gestellt werden. Auf einer digitalen Pinnwand wurde die Diskussionsrunde mit den Podiumsgästen sowie die Rednerliste visualisiert (siehe Abbildung 1).

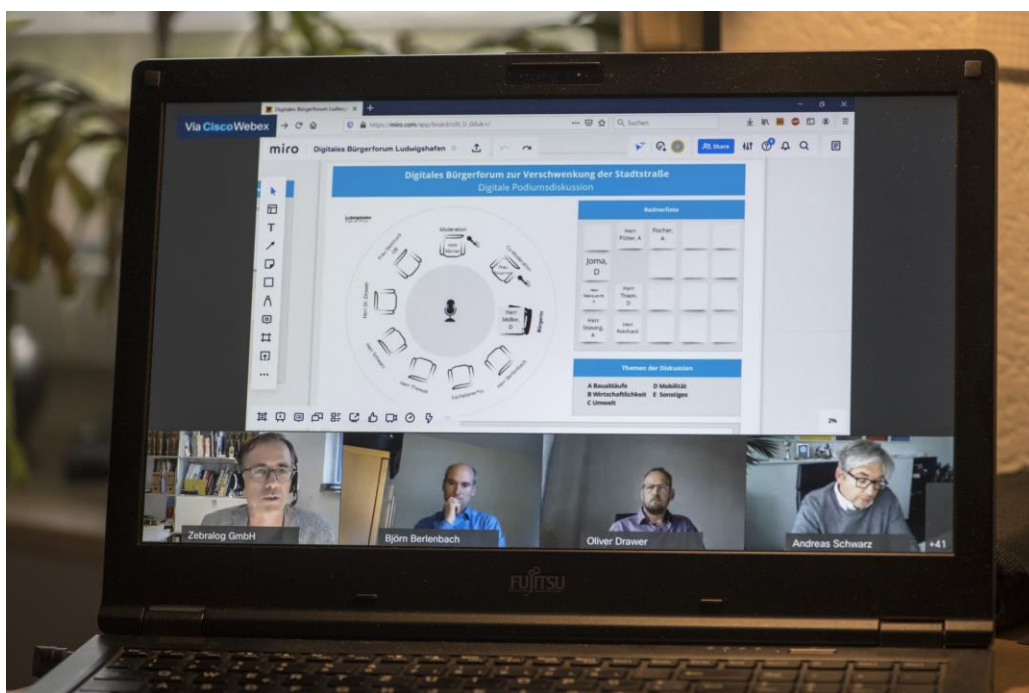


Abbildung 1: Foto der digitalen Podiumsdiskussion im Rahmen des Digitalen Bürgerforums am 5. Mai 2021.

Wer nur zuschauen mochte, konnte das digitale Bürgerforum über einen Live-Stream mitverfolgen. Parallel zur Live-Veranstaltung startete ein Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de. Vom 4. Mai bis zum 18. Mai konnten Interessierte ihre Fragen zur Verschwenkung der Stadtstraße online stellen, um sich über das Thema ausreichend zu informieren. Die Fragen konnten verschiedenen Themen-Kategorien zugeordnet werden und wurden innerhalb weniger Tage durch die Stadtverwaltung beantwortet.

Abbildung 2: Screenshot zum Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und die Beantwortung einer Frage durch die Stadt Ludwigshafen.

Insgesamt sind 46 Fragen zur Verschwenkung der Stadtstraße eingegangen. Die häufigsten Fragen aus dem Online-Dialog wurden in der abschließenden Online-Sprechstunde am 18. Mai nochmals beantwortet. Die Online-Sprechstunde, die bereits zum dritten Mal stattfand, wurde wieder live über YouTube auf www.ludwigshafen-diskutiert.de übertragen. Eine Teilnahme war über einen Chat möglich. Die Fragen aus dem Chat wurden von der Moderation aufgegriffen und durch die Beigeordneten Andreas Schwarz, Alexander Thewalt und Fachplaner*innen beantwortet.

Zur Zeit keine Beteiligung

Online-Sprechstunde zur Verschwenkung der Stadtstraße am 18. Mai 2021

49 Nachrichten



Hier fand am 18. Mai 2021 von 18 bis 19.30 Uhr eine Online-Sprechstunde zum Thema "Verschwenkung der Stadtstraße" statt.

Die Stadtverwaltung Ludwigshafen lud alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zur Online-Sprechstunde ein. Die Veranstaltung wurde wieder als interaktives Online-Format mit Facebook und dem Live-Chat durchgeführt.

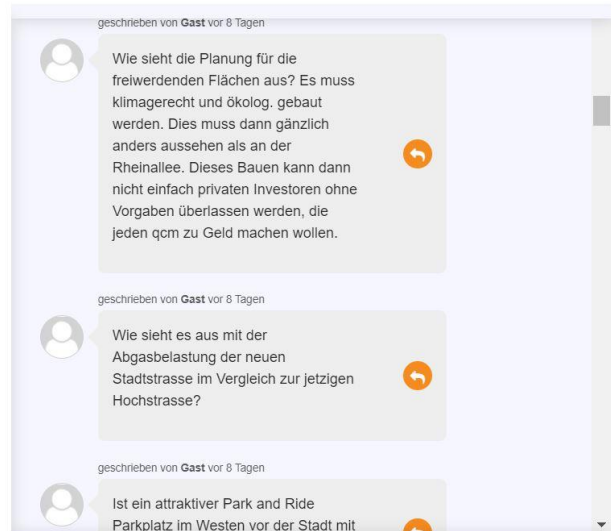


Abbildung 3: Screenshots zur Online-Sprechstunde am 18. Mai 2021.

Begleitet wurde das Dialogangebot zur Verschwenkung der Stadtstraße durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Auf Plakaten im Stadtraum sowie durch Teaser auf www.ludwigshafen.de und auf www.ludwigshafen-diskutiert.de wurde auf das Beteiligungsangebot hingewiesen (siehe Abbildung 5). Über die Social-Media-Kanäle und den Newsletter der Stadt Ludwigshafen wurden die Formate im Vorfeld beworben (siehe Abbildungen 4,6,7). Außerdem wurde dort nachträglich über sie berichtet. Flankiert wurde die Öffentlichkeitsarbeit von Pressemitteilungen sowie einem Medienbriefing.



Abbildung 5: Screenshot über den Hinweis zum Livestream des Digitalen Bürgerforums auf Facebook.



Abbildung 4: Eines der Plakate zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe zur Verschwenkung der Stadtstraße.



Abbildung 7: Screenshot zur Bewerbung des Online-Dialogs auf Instagram.



Abbildung 6: Screenshot zur Bewerbung der Online-Sprechstunde auf Facebook.

2. Hintergrund der Beteiligung: Die Verschwenkung der Stadtstraße

Bereits im Herbst 2020 bot die Stadt Ludwigshafen zwei Dialogangebote zur Verschwenkung der Stadtstraße an. Anlass dazu war der Entschluss des Stadtrates am 21. September 2020 zum Abriss des Rathauses und des Rathaus-Centers. Dadurch wird das Rathaus-Areal komplett verfügbar und kann überplant werden. Erste Überlegungen der Stadtverwaltung ergaben, dass durch die Verschwenkung der Stadtstraße, ermöglicht durch das frei gewordene Rathaus-Areal, die Bauabläufe vereinfacht und dadurch Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit deutlich verringert werden könnten. Die Idee, durch eine sanfte Verschwenkung der Stadtstraße deutliche Vorteile während der Bauphase und des Abrisses der Hochstraße Nord zu erzielen, hat im Zuge der seither erfolgten vertiefenden Planung einer intensiven technischen Prüfung standgehalten. Die Verkehrsbeeinträchtigungen werden deutlich geringer ausfallen als bei der ursprünglichen Führung. Zugleich sorgen klare Bauabläufe für mehr Übersichtlichkeit und eine gute Orientierung für die Verkehrsteilnehmer*innen. Zur Zeitersparnis kommen volkswirtschaftliche Vorteile.

Die Veranstaltungsreihe im Mai 2021 wurde nun zum Anlass genommen, um der Öffentlichkeit die verschwenkte und optimierte Straßenplanung und die Ergebnisse der vertieften Planung ausführlich vorzustellen und zu erläutern. Sie wird gemeinsam mit den bisherigen Dialogangeboten zur Verschwenkung der Stadtstraße in Abbildung 8 dargestellt.

Ergänzend zu den Veranstaltungen besteht weiterhin die Möglichkeit, auf www.ludwigshafen-diskutiert.de sowie auf dem Instagram-Kanal [@lu.diskutiert.de](https://www.instagram.com/lu.diskutiert.de) Erklärvideos zur Historie „Von der Verschwenkung der Stadtstraße“ und zur Fachplanung „Verschwenkte Stadtstraße“ anzusehen. Neben den Erklärvideos sind dort weitere Hintergrundinformationen zu finden sowie die Aufzeichnungen der Veranstaltungen und der aktuelle Planungsstand zur Stadtstraße.

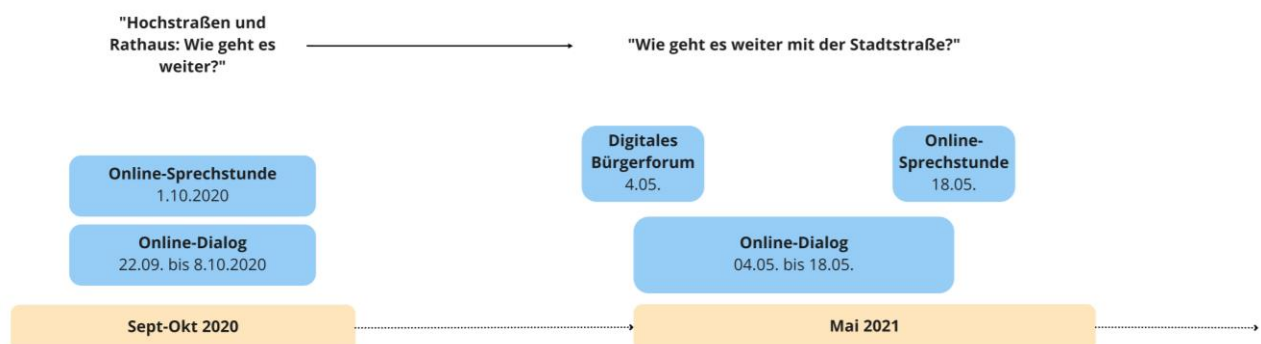


Abbildung 8: Dialogangebote zur Verschwenkung der Stadtstraße durch die Stadt Ludwigshafen


3. Steckbriefe der Dialogformate

Die folgenden Steckbriefe geben jeweils einen Überblick zu den einzelnen Beteiligungsformaten. Die Website zum Informations- und Beteiligungsangebot der Stadt Ludwigshafen www.ludwigshafen-diskutiert.de wurde im Zeitraum der Beteiligung (4. bis 18. Mai 2021) von etwa 1.495 Menschen besucht. Besonders häufig wurde die Seite im Zuge der beiden Veranstaltungen aufgerufen.


3.1. Online-Dialog

Online-Dialog


- **Zeitraum:**
4. bis 18. Mai 2021
- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**



Es waren 770 eindeutige Besucher*innen auf der Online-Plattform



138 Beiträge gingen auf der Online-Plattform ein.



Darunter waren 51 Fragen.
- **Ablauf:**

Die Online-Dialogphase auf www.ludwigshafen-diskutiert.de lief zwei Wochen lang und startete parallel zur Live-Veranstaltung „Digitales Bürgerforum“. Bürger*innen hatten die Möglichkeit, ihre Fragen zur Verschwenkung der Stadtstraße schriftlich zu stellen und sich über das Thema ausreichend zu informieren. Die Fragen konnten verschiedenen Themen-Kategorien zugeordnet werden. Sie und ihre jeweilige Beantwortung konnten online von allen Interessierten gelesen werden, sodass auch eine Kommentierung der Fragen und Antworten möglich war. Die Antworten erfolgten durch die entsprechenden Fachbereiche der Stadtverwaltung innerhalb von wenigen Tagen.

Die Teilnahme war ohne Anmeldung und anonym oder mit Registrierung möglich. Die Beiträge mussten den auf der Plattform beschriebenen Dialog-Regeln entsprechen.

Anhand der Fragen wollte die Stadtverwaltung im Rahmen der Auswertung nachvollziehen, wo weiterer Informationsbedarf bestand und welche Themen hinsichtlich der Verschwenkung der Stadtstraße der Bevölkerung besonders wichtig waren. Daher wurden die am häufigsten gestellten Fragen in der Abschlussveranstaltung, der Online-Sprechstunde noch einmal aufgegriffen (siehe Kapitel 3.3).

3.2. Digitales Bürgerforum

Digitales Bürgerforum

- **Zeitraum:**
4. Mai 2021, 18 bis 20 Uhr
- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**



Rund 70 Bürger*innen nahmen
der Videokonferenz teil.



54 Kommentare im Chat
während des digitalen
Bürgerforums.



Davon waren 27 Fragen.

- **Ablauf:**
Das Digitale Bürgerforum fand als Video-Konferenz über das Tool Webex statt. Interessierte Bürger*innen konnten direkt in der Konferenz teilnehmen oder die Vorträge und Diskussion im Livestream verfolgen. Der Live-Stream wurde auf der Dialogplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de und dem städtischen YouTube-Kanal Stadt Ludwigshafen gezeigt und ist dort auch weiterhin einsehbar.

Dialogplattform: <https://www.ludwigshafen-diskutiert.de/event-informationen#href=%2Fnode%2F2553&container=%23main-content>

YouTube-Kanal: <https://www.youtube.com/watch?v=IP67QCEufa4>

Das Digitale Bürgerforum ist ein Pendant zum bereits bekannten analogen Bürgerforum. Auf die Begrüßung durch die Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck folgte ein Vortrag zur Verschwenkung der Stadtstraße. Die Fachplaner erläuterten die leicht verschwenkte und neue Führung der Stadtstraße. Sie erklärten weiterhin die Auswirkungen der Planung beispielsweise auf die Bauzeiten, den Verkehr oder die Umwelt.

Im Anschluss stellten sich Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Alexander Thewalt, Kämmerer Andreas Schwarz, Bereichsleiter des Bereichs Tiefbau und technischer Geschäftsführer der Bauprojektgesellschaft (BPG), Björn Berlenbach, Verkehrsplaner Thomas Lappe und der Leiter Großprojekte bei der Bauprojektgesellschaft, Dr. Oliver Drawer, gemeinsam den Fragen und Hinweisen der Bürger*innen in einer digitalen Podiumsdiskussion. Die Teilnehmenden in der Video-Konferenz konnten ihre Fragen mündlich oder schriftlich über die Chatfunktion der Software stellen. Die Fragen wurden von der Moderation aufgegriffen und an die Fachplaner*innen gerichtet. Eine Registrierung zur Teilnahme an der Veranstaltung war nicht erforderlich. Abschließend

folgte eine Feedbackrunde und ein Ausblick über den weiteren Verlauf der Beteiligungsphase.

3.3. Online-Sprechstunde

Online-Sprechstunde

- **Zeitraum:**
18. Mai 2021, 18 bis 20 Uhr

- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**



Rund 45 Bürger*innen verfolgten die Online-Sprechstunde.



50
Kommentare in der
Online-Sprechstunde.



Davon waren 44 Fragen.

- **Ablauf:**
In der Online-Sprechstunde konnten interessierte Bürger*innen erneut ihre Fragen und Beiträge an die Fachplaner der Stadt Ludwigshafen richten. Das Format wurde als Video-Konferenz über das Tool Webex realisiert und als Live-Stream auf der Dialogplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de und dem städtischen YouTube-Kanal StadtLudwigshafen gezeigt und ist dort auch weiterhin einsehbar.

Dialogplattform: <https://www.ludwigshafen-diskutiert.de/node/2597>

YouTube-Kanal: <https://www.youtube.com/watch?v=NkddL5tFWQ8>

Nach der Begrüßung durch Andreas Schwarz, Kämmerer der Stadt Ludwigshafen, folgte ein Vortrag zur Verschwenkung der Stadtstraße. Darin erläuterten die Fachplaner die leicht verschwenkte und neue Führung der Stadtstraße. Im Anschluss daran wurde in die eigentliche Sprechstunde, eine offene Frage-und-Antwortrunde, übergeleitet und Baudezernent Alexander Thewalt, Kämmerer Andreas Schwarz, Bereichsleiter des Bereichs Tiefbau und technischer Geschäftsführer der Bauprojektgesellschaft (BPG), Björn Berlenbach, Verkehrsplaner Thomas Lappe und Dr. Oliver Drawer, Leiter der Großprojekte bei der Bauprojektgesellschaft (BPG) Ludwigshafen, beantworteten gemeinsam die Fragen der Bürger*innen. Dafür sammelte das Moderationsteam die Fragen im Chat und richteten sie gezielt an die Fachplaner. Abschließend wurden die am häufigsten gestellten Fragen aus dem zweiwöchigen Online-Dialog aufgegriffen und

erneut beantwortet. Zudem gab Andreas Schwarz einen Ausblick über das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der Verschwenkung der Stadtstraße. Eine Registrierung zur Teilnahme an der Veranstaltung war nicht erforderlich.

4. Inhaltliche Zusammenfassung

Im Zuge der verschiedenen Formate zur Verschwenkung der Stadtstraße formulierten die Bürger*innen vielfältige Fragen und Anliegen, welche die Stadtverwaltung Ludwigshafen umfassend beantwortete. Der Transparenz wegen gibt das vorliegende Kapitel diese in Gänze in Form von Tabellen wieder.

Im Zeitraum des Online-Dialogs beantwortete die Stadtverwaltung alle eingegangenen Fragen schriftlich. Die Beiträge sind in der Auswertung wörtlich übernommen. Die Fragen aus dem Digitalen Bürgerforum und der Online-Sprechstunde wurden transkribiert und aus dem Chat übertragen. Auch die mündlichen Antworten der anwesenden Fachplaner*innen wurden verschriftlicht. Für eine bessere Lesbarkeit wurden die Beiträge sprachlich leicht geglättet.

Die Fragen und Antworten aus dem Online-Dialog, dem Digitalen Bürgerforum und der Online-Sprechstunde sind im Folgenden in Kategorien geordnet und tabellarisch aufgeführt. Dabei knüpfen die Kategorien an bereits bekannte Themenfelder rund um die Hochstraßen an. Die fünf Kategorien (siehe Abbildung 9) bilden die Grundlage für die Übersicht. Wenn Beiträge mehrere Fragen beinhalteten, wurden sie der Kategorie zugeordnet, auf die sich der Schwerpunkt der Antwort bezieht.

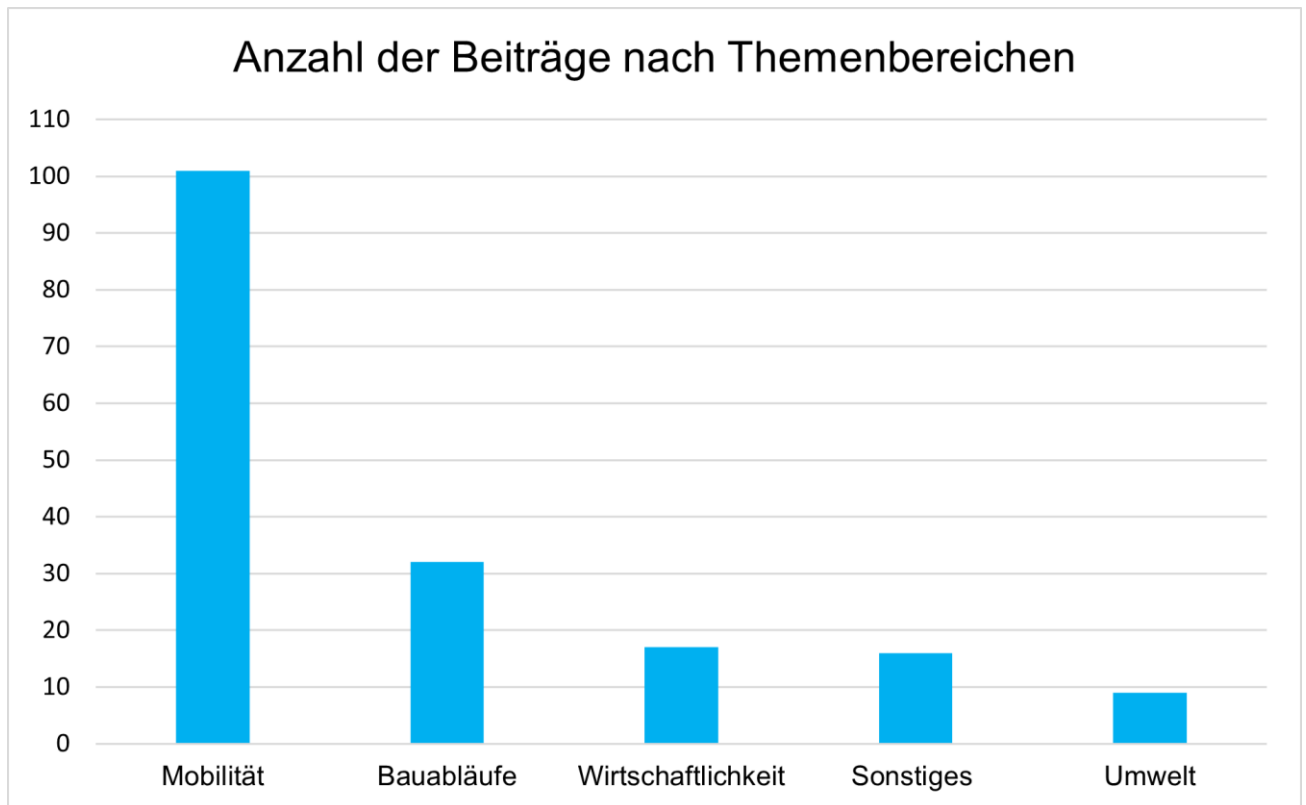


Abbildung 9: Anzahl der Fragen nach Themenbereichen

Die folgenden Tabellen sind eine vollständige Dokumentation aller gestellten Fragen und Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum (a), dem Online-Dialog (b) und der Online-Sprechstunde (c). Die Fragen aus dem Online-Dialog wurden von der Stadtverwaltung Ludwigshafen beantwortet. Auf die Beiträge aus dem Digitalen Bürgerforum oder der Online-Sprechstunde wurde von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck oder einem der anwesenden Fachexperten in der Videokonferenz eine Antwort gegeben. Diese wurden wörtlich in Tabellen übernommen und zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst. Die Fragen und Antworten wurden entsprechend ihrer thematischen Zuordnung aufgelistet. Gleichzeitig wurden sie innerhalb der Tabellen nach Unterthemen gruppiert, sofern dies möglich war. Themenfremde Beiträge wurden nicht in die Dokumentation aufgenommen.

4.1. Themenbereich Mobilität

Dem Themenbereich Mobilität wurden 56 Fragen zugeordnet. Damit wurden zu diesem Themenbereich mit Abstand die meisten Fragen gestellt. Für einen besseren Überblick sind die Fragen innerhalb des Themenbereichs in die Themenfelder **Geschwindigkeitsbegrenzung, Verkehrsfluss, Drosselung des Verkehrsaufkommens, Fahrspuren Stadtstraße, Parken, Rad- und Fußverbindungen, Anbindung MIV, Ausbau des ÖPNV und Stadtbahn- und Busverkehr** unterteilt (s. Abbildung 13). Hierbei wurden insbesondere Fragen zu den Themenfeldern Rad- und Fußverbindungen (15 Fragen) und Stadtbahn- und Busverkehr (18 Fragen) gestellt. Bezüglich des Themenfelds Stadtbahn- und Busverkehr lag der Fokus zudem auf Fragen, welche die Haltestelle Rathaus thematisieren (10 Fragen).

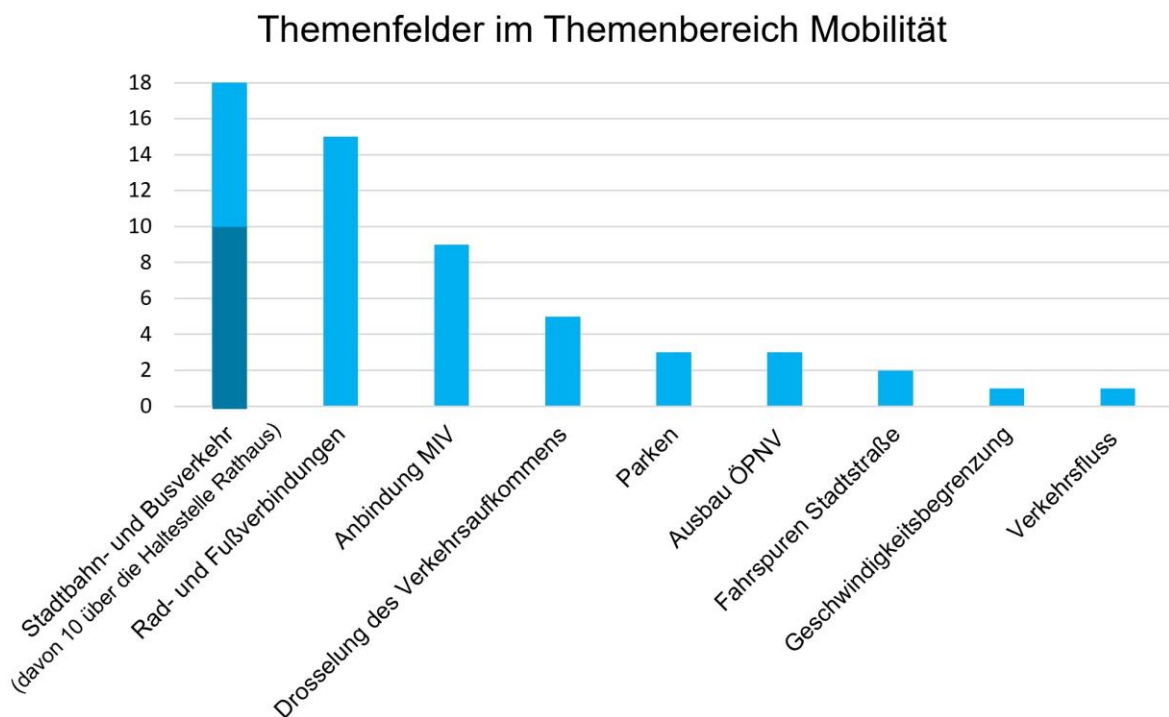


Abbildung 10: Themenbereich Mobilität

Themenbereich: Mobilität

Themenfeld: Geschwindigkeitsbegrenzung

Frage: (a) Super, dass es die Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 auf 50 km/h auf der Hochstraße Süd gibt. Welche baulichen Maßnahmen werden durchgeführt, damit die Umsetzung und die Überwachung gleich eingeplant werden? Mit Blitzern wird es da etwas eng werden. Das ist auch kompliziert. Aber da gibt es doch sicherlich Möglichkeiten, dass dort etwas gemacht wird, damit 50 km/h auch umgesetzt werden?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Ein ganz wesentlicher Punkt ist, den kennt jeder, der mit dem Auto unterwegs ist, wenn man eine breite und gerade Straße hat und soll da 50 km/h fahren, das fällt einem sehr schwer. Insofern ist eine Maßnahme, dass die Fahrspuren etwas schmaler werden, aber immer noch in dem vorgeschriebenen Rahmen der Regelwerke. Man hat das Geschwindigkeitsgefühl. Das kann man eventuell auch noch unterstützen, durch seitliche Farbgebung, aber da sind wir noch lange nicht so weit. Die Überwachung ist so ein Thema. Natürlich wird man da blitzen müssen, vielleicht auch einen permanenten Blitzer anordnen, aber da reden wir nächstes Jahr oder in zwei Jahren darüber.

Themenfeld: Verkehrsfluss

Frage: (c) Wie sollen noch mehr Staus vermieden werden, wenn es Kreuzungen gibt, die den Verkehr aufhalten werden? Früher musste Verkehr aus Richtung Bad Dürkheim in Richtung Mannheim nicht wegen kreuzendem Verkehr halten.

Antwort: Die Stadtstraße ist eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße, die damit natürlich auch Kreuzungen und Einmündungen hat. Da die Straße auch von Ludwigshafener Bürger*innen genutzt wird, die über die Heinigstraße oder Bürgermeister-Grünzweig-Straße zufahren, sind Kreuzungen erforderlich. Alle Verkehrsberechnungen belegen, dass die Straße leistungsfähig ist. Somit wird es nicht zu den befürchteten Staus kommen.

Themenfeld: Drosselung des Verkehrsaufkommens

Frage: (b) Das Problem der Hochstraßen ist kein einzelnes Problem. Im gesamten Stadtbereich müssen die Brücken z.B. vom Kaiserwörthdamm zur B9 oder durch den Neubau der Hochstraße Süd verbessert werden. Der weiße Teil muss auch verstärkt werden usw. Wenn man bedenkt, wie viele LKWs über die Teufelsbrücke Richtung Hochstraße Nord fahren, kommt mir die Frage auf, wie dann die Verkehrsbelastung durch LKW im Stadtbereich insgesamt abgemildert wird? Da die Stadtstraße doch "auch" Kreuzungen hat sehe ich da ein ziemliches Problem.

Antwort: Der starke Wirtschaftsverkehr und das damit verbundene hohe Lkw-Verkehrsaufkommen bringt sicherlich Probleme nicht nur in Ludwigshafen, sondern auch in vielen anderen Städten mit sich. Um den Lkw-Verkehr im Stadtgebiet verträglicher zu führen, gibt es in Ludwigshafen ein Lkw-Routen-Konzept, bei dem Lkw-Verkehre auf einige wenige Straßen konzentriert werden sollen, um die übrigen Straßen vom Lkw-Verkehr zu entlasten. Auch die in Ludwigshafen vorhandenen Kombiterminals im Süden und Norden sollen einen Beitrag zur Entlastung leisten. Zudem können die Überlegungen der BASF SE, die Werkslogistik im Norden neu zu ordnen, die städtischen Straßen von Lkw-Verkehr entlasten.

Bei den Planungen zur Stadtstraße wurde in mehreren Untersuchungen und Simulationen der Verkehrsablauf intensiv bewertet. Letztendlich ist durch die Zahl der Fahrspuren eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen worden.

Frage: (b) Solange die Bauarbeiten nicht begonnen haben, sehe ich noch die Möglichkeit, Pläne zu hinterfragen – und ist dies nicht auch der Sinn dieser Bürgerbeteiligung? Frage: Ist die Stadt der Zukunft wirklich noch eine Auto-stadt? Wohnt es sich nicht umso attraktiver, je weniger Autos fahren und herumstehen? Dies gilt auch, wenn nicht vor allem, für den Durchgangsverkehr. Als Bürger*in in Ludwigshafen habe ich kein natürliches Interesse an der Anbindung im Individualverkehr zwischen Pfalz und Mannheim.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Antwort: Die Grundsatzentscheidung zum Abriss der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadt der Stadtstraße ist vor Jahren getroffen worden (weitere Informationen dazu finden Sie im Ratsinformationssystem und der [Mediathek](#)). Daher läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren. Wir verstehen die Interessen der Autofahrerinnen und Autofahrer und der Wirtschaft, die eine gute Infrastruktur benötigen, aber ebenso setzen wir uns im Sinne des Klimaschutzes und der Verkehrswende ein und stärken besonders den Radverkehr, den ÖPNV und den Fußgängerverkehr.

Gerade aus mobilitäts- und klimapolitischer Sicht stellen die Planungen eine große Herausforderung dar. Die Stadtverwaltung muss sehr unterschiedliche Interessen und Belange berücksichtigen - die der Stadt und deren Bürger*innen sowie der Region und der Wirtschaft. Daher sucht die Stadt Ludwigshafen den Dialog mit allen Anspruchsgruppen, um gemeinsam die besten Lösungen zu finden. Dazu gehört, dass wir auf der einen Seite die Interessen des Individual- und Lieferverkehrs im Wirtschaftsraum berücksichtigen, aber diesen abwägen gegenüber denen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Ein herausragendes Beispiel dafür ist der Mobilitätspakt. Dessen Aufgabe ist es, Maßnahmen aller Verkehrsträger unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität in der Metropolregion Rhein-Neckar zu entwickeln. Zugleich legen wir in Ludwigshafen den Fokus stärker auf den Radverkehr. Insofern sehen Sie, wie komplex die Planungen gerade unter dem Blickwinkel der Mobilität sind.

Gerade aus Gründen des Klimaschutzes und einem tatsächlich vielfältigen Mobilitätsverständnis heraus, das eben nicht immer das Auto an erste Stelle stellt, ist im Zuge des Ersatzbaus für die Pilzhochstraße eine hochwertige Radverkehrsanlage von Beginn an mitgeplant. Auch die Stadtstraße wird zu gegebenem Zeitpunkt noch einmal aus Radfahrersicht beleuchtet.

Und auch beim ÖPNV geht es weiter: Gemeinsam mit der RNV machen wir in einem Kraftakt schon jetzt das Schienennetz der Straßenbahnen fit für die Zukunft - siehe insbesondere die Linien 10 und 4. Zusätzlich wird auch eine neue

Gleisverbindung von der Bleichstraße auf die Konrad-Adenauer-Brücke gebaut werden, die es überhaupt erst ermöglicht, die drei zusätzlichen Expresslinien ab 2026 fahren zu lassen.

Damit wird mit den Hochstraßenprojekten gleichzeitig ein großer Schritt Richtung Verkehrswende gegangen.

Das neue Stadtquartier, was nun entsteht, wird von Beginn an unter den Gesichtspunkten der Ökologie, der Nachhaltigkeit und der Resilienz geplant und gebaut werden. Hier stehen wir am Anfang der Planungen und des Dialogs.

Frage: (a) Was tun und planen sie konkret für die notwendige Verkehrswende? Und wie viel soll der Autoverkehr bis 2030, 2050 auf den Hochstraßen reduziert werden? Gibt es da verbindliche Pläne und Zielvorgaben? Welche Alternativen zum Auto werden ausgebaut?

Antwort: *Herr Thewalt:* Bei den zwei Hochstraßen wird eine davon eine Stadtstraße, das ist ein entscheidender Schritt in Richtung Verkehrswende, der ungefähr vor fünf Jahren vom Stadtrat beschlossen wurde. Beide Straßen sind Bundesstraßen, die haben eine überregionale Bedeutung. Das heißt, wir als Stadt sind hier nicht allein unterwegs. Wir können also nicht sagen, wir planen eine Stadtstraße nur halb so breit, wie sie bislang geplant ist. Wir sind also an viele regionale und überregionale Themen und Vorgaben gebunden. Das, was wir selbst planen können in der Stadt, richtet sich natürlich an der Frage aus: Wie soll der Verkehr in der Zukunft aussehen? Wir haben es in der Hand sämtliche nicht klassifizierte Straßen zu gestalten, in Abstimmung mit der Politik. Wir können nur Vorschläge machen oder auf Vorschläge der Politik reagieren und dann Straßenquerschnitte verändern und für andere Verkehrsmittel deutlich freundlicher gestalten, als es teilweise heute ist. Also für den Radverkehr und Fußverkehr, den ÖPNV bauen wir aus. Das haben sie in den letzten Jahren erlebt. Es sind laufend neue Buslinien ergänzt worden. Es wurden drei Buslinien in den letzten Jahren ergänzt, komplett neue Linien in Vorgriff auf diese Baustellenzeit, die im letzten Jahr begonnen hat oder im vorletzten Jahr. Diese Buslinien kosten Geld, dieses Geld muss die Stadt Ludwigshafen bereitstellen, denn sämtliche Buslinien und Straßenbahnen decken sich nicht durch

die Fahrkartenverkäufe, das ist Ihnen sicher bekannt. Also dies ist eine Geldfrage. Was wir machen können, schlagen wir vor bzw. haben wir vorgeschlagen.

Herr Lappe: Ergänzend zu den Straßenbahnlinien. Es ist vorgesehen, drei Expresslinien umzusetzen während der Bauphase, das heißt aber nicht, dass die nur während der Bauzeit bestehen bleiben, sondern Ziel ist es, dass diese Stadtbahnlinien, diese Verdichtungen auch nach der Baustellenzeit weiterhin in Betrieb gehen werden. Einerseits ist es eine Verbindung nach Rheingönheim, auf einen Fünf-Minutentakt mehr oder weniger verdichtet, dass man im Prinzip eine neue Verbindung schafft von Rheingönheim Richtung BASF, die es früher mal in Form der Linie 12 gegeben hat (früher über die Ludwigsstraße in Richtung BASF). Zum Dritten die Verbindung von Oggersheim in Richtung Mannheim, wo im Prinzip ein Teil bereits heute schon realisiert ist, da zum Beispiel die Linie von Bad Dürkheim, die ehemalige RHB, heute im 20 Minutentakt schon fährt im Vergleich zum Stundentakt von vor zwei Jahren. Und auch diese Faktorkurve eröffnet neue Möglichkeiten, um hier den ÖPNV zu stärken. Ergänzend dazu gibt es längerfristige Überlegungen, das Stadtbahnliniennetz zu ergänzen in Richtung Maudach, Mutterstadt oder auch in Richtung Pfingstweide, das sind aber alles Projekte, die von heute auf morgen nicht zu realisieren sein werden, die auch eine gewisse Zeit brauchen und eine gewisse finanzielle Unterstützung. Ohne das ist das Ganze nicht realisierbar.

Frage: (c) Wie soll der Individualverkehr im Bedarfsfall gedrosselt werden?

Antwort: *Herr Thewalt:* Wie der Individualverkehr von uns als Stadt gedrosselt werden kann, diese Frage treibt alle Städte um. Ich habe in der Einleitung angesprochen, dass wir noch sehr viel Individualverkehr haben, mehr als viele andere Städte. Auf der einen Seite, das versuchen alle und das versuchen auch wir, ist ein gutes Angebot im ÖPNV. Das ist dann zunehmend auch eine Geldfrage. Wir haben viel gehört, was wir für eine gute Bauzeit machen werden und was wir auch voraussetzen, um eine gute Bauzeit machen zu können. Die drei Expresslinien für die Straßenbahn wurden angesprochen. Im Vorfeld wurden drei Buslinien eingerichtet. Sie können sie in alten Unterlagen und

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Präsentationen zur Vorbereitung der Hochstraßenbaustellen sehen. Diese Linien fahren schon und sind Bestandteil von unserem Liniennetz. Der Autoverkehr kann durch Verkehrsberuhigung in Wohn- und Gewerbegebieten gedrosselt werden. Ein wichtiger Punkt ist, dass diese Straßen in kommunaler Hoheit liegen. Zu Straßen in kommunaler Hoheit gehören alle Straßen, die nicht gewidmet sind, also keine Bundes-, Landes-, oder Kreisstraßen sowie Bundesautobahnen, die durch das Stadtgebiet verlaufen. Die besprochenen Straßen sind Bundesstraßen mit deutlich definierter überregionaler Funktion. Hierbei ist es eine Gesamtaufgabe von Bund, Land und den Kommunen den Kraftverkehr zu drosseln und nicht Aufgabe der Stadt alleine. Die Radverkehrprojekte sollen den Radverkehr attraktiver machen, wodurch ebenfalls der Kraftverkehr gedrosselt werden soll. An stark regnerischen Tagen spielt der Kraftverkehr eine größere Rolle als der Radverkehr. Es werden Straßen für Rettungs-, Liefer- und Güterverkehre gebraucht. Die Stadt ist nicht in der Lage den Slogan "Güter gehören auf die Bahn" umzusetzen. Das hat der Bund in 40 Jahren nicht geschafft. Der Güterverkehr auf der Bahn, soll auch dort gehalten werden. In Ludwigshafen ist das der Verkehr von und zu der BASF und im Süden von und zu Raschig sowie im Hafenbereich. Es ist ein wichtiges Ziel den Kraftverkehr zu drosseln, aber die Stadt Ludwigshafen wird ihn nicht bewusst drosseln. Auf den beiden Bundesstraßen kann der Verkehr nicht bewusst gedrosselt werden, da sie dem überregionalen Verkehr dienen.

Themenfeld: Fahrspuren Stadtstraße

Frage: (c) Wie viele Fahrspuren wird die Stadtstraße zukünftig haben?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Es wird in jede Richtung zwei Fahrspuren sowie einige Abbiegespuren geben.

Frage: (a) Wenn solche Projekte durchgeführt werden, werden Analysen für die Zukunft erstellt. Für welchen Zeitraum waren diese Analysen, 2030, 2040 oder 2050? Ich gehe davon aus, dass spätestens 2040 der Verkehr ganz anders

aussieht, mit viel mehr Radverkehr und weniger motorisiertem Individualverkehr. Dann stellt sich die Frage, ob man wirklich 4 Spuren braucht, die jetzt geplant werden.

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Die Analysen beziehen sich auf 2030, respektive etwas darüber. Das Jahr 2050 muss man da allerdings ausschließen, das ist zu weit gedacht.

Herr Thewalt: Diese zwei Straßen, über die wir heute sprechen, sind Bundesstraßen, das heißt sie sind regional und überregional eingebunden. Sie wissen besser als ich, dass beide Straßen aus einer Bundesautobahn erwachsen. Wir bekommen für den Bau der Hochstraße und den Bau der Stadtstraße Fördermittel des Bundes und des Landes. Das heißt, wir müssen uns in das System des Bundes und Landes einfügen, in das System des überregionalen Straßennetzes. Es gibt auf Bundesebene Vorgaben für die Verkehrsmenge, mit denen gerechnet wird. Die Verkehrsmengen liegen den Planungen zu Grunde, die 2015 für die Stadtstraße gemacht wurden. Damals wurden die Fahrstreifenanzahl und die Zahl der Linksabbiegerspuren festgelegt. Es wurde festgelegt, wie viele Linksabbiegerspuren wir brauchen und wie die Hochstraße Süd in Zukunft aussehen wird. Bei Stadtstraßen, die nicht klassifiziert sind, sind wir völlig frei, wie wir die Straßen gestalten, da kann die Politik in Ludwigshafen entscheiden. Aber bei den überregionalen Straßennetzen sind wir nicht allein. [...] Die Hochstraße Süd wird eine leistungsfähige Straße bleiben, auch wenn wir sie in Zukunft auf 50 km/h herunternehmen werden. Das hat Einfluss auf die Fahrstreifenbreite und natürlich auch auf die Lärmsituation. 50km/h sind besser als die jetzt 70 km/h. [...] Die Verkehrswende und der Klimaschutz sind nicht nur Punkte von der Antriebsart von Fahrzeugen. Sie sind für Städte, wie Ludwigshafen und für alle anderen wichtige Punkte hinsichtlich einer lebenswerten Stadt. Die lebenswerte Stadt hat nicht viel mit Klimaschutz zu tun. Klimaschutz beschränkt sich bei den Kraftfahrzeugen eigentlich nur darauf, dass nicht mehr Benzin oder Diesel als Kraftstoff verbrannt wird, sondern grüner Strom benutzt wird, um das Fahrzeug anzutreiben. Das ist meines Erachtens das erklärte Ziel der Bundesregierung und auch der verschiedenen Landesregierungen. Deswegen tut der Staat sehr viel dafür den Bürger*innen

viele Fördermittel zu geben, um E-Autos zu kaufen. Aber dadurch ändert sich überhaupt nichts an der Beanspruchung der Straßen. Sie wissen, dass die Autos Gewicht haben und das insbesondere Lastwagen ein Gewicht haben und Lastwagen Straßen stark belasten, das 10.000 bis 15.000 fache als ein Pkw, weil die Achslasten so hoch sind. Wenn der Güterverkehr in Zukunft auch mit Batterie oder Brennstoffzelle fährt, werden es sehr viele Lastwagen sein, die unterwegs sind und unserer Straßen belasten und leider auch nicht unbedingt eine lebenswerte Stadt hervorrufen. Aber was im Moment in Richtung Klimaschutz im Verkehr passiert, sieht mir leider sehr danach aus. Die Bürger*innen akzeptieren das auch. Sie sehen die Verkaufszahlen von den E-Autos, die sind hochgegangen im letzten Jahr, die steigen auch dieses Jahr an. [...] Der Verkauf wird vom Staat gefördert. Wir sind damit auf der kommunalen Ebene leider allein gelassen, sage ich mal ganz vorsichtig, wie wir die Verkehrswende vorantreiben und wie wir die lebenswerte Stadt mit mehr Geh- und Radwegen erschaffen können. Wir sind bei diesen zwei Straßen an viele äußere Bedingungen gebunden.

Themenfeld: Rad- und Fußverbindungen

Frage: (c) Kann nicht die günstige Führung der Radverkehrsachsen in einem Bebauungsplan vorab eingeplant werden, damit nicht Bebauungsinteressen die Möglichkeit für die nächsten Jahrzehnte nehmen?

Antwort: *Herr Thewalt:* Die alten Pläne sind im Internet einsehbar. Sie wurden auch bei vorangegangenen Veranstaltungen gezeigt. Diese Pläne wurden für den Planfeststellungsantrag eingereicht. Wir sind dabei, die Stadtstraße zu verschieben. Die Stadtstraße an sich bleibt genauso, wie sie damals geplant wurde. Die Radverkehrsanlage ist im Grunde genauso geplant, wie sie damals dargestellt wurde. Der Planfeststellungsbeschluss ist extrem wichtig für den Fortgang des Vorhabens, von ihm hängen die weiteren Fördermittelgespräche ab. Davon hängt auch insbesondere ab, dass mit der Brücke über der Bahn begonnen werden kann. Der Bau der neuen Brücke über die Bahnanlagen soll 2023 beginnen und dafür wird der Beschluss zur Planfeststellung im Jahr 2021 benötigt. Auf den alten Plänen ist der Straßenraum erkennbar, also die

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Bebauung wächst nicht und der öffentlicher Verkehrsraum wird nicht weniger Platz bekommen. Die Breite bleibt gleich. Die Straße wird auf beiden Seiten von Radwegen begleitet. Die Maße von 2,50 Meter sind auch heute noch in den Plänen sowie der über vier Meter breite Gehweg. Durch die Verschiebung der Stadtstraße Nord wird es keine Verschiebung von Baufeldern zu Lasten der öffentlichen Verkehrsflächen, inklusive der Baumstreifen, geben. Die Aufteilung zwischen Gehweg und Radweg ist neu zu prüfen. Die Anbindung für den Rad- und Fußverkehr über die Brücke Richtung Süden und die Brücke Richtung Norden ist dann anzuschauen.

Frage: (a) Wenn ich Herrn Thewalt richtig verstanden habe, gäbe es entlang der aktuellen Hochstraße Nord einen Radweg? Den habe ich noch nicht entdeckt.

Antwort: Herr Thewalt hatte ausgeführt, dass es zwischen Hauptbahnhof und Rathaus eine eigene Radverkehrsanlage gibt, auf der ohne Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr quasi parallel zur bzw. vielmehr unter der Hochstraße Nord ein bequemes Radfahren möglich ist. Dieser Radweg beginnt etwas nördlich der Bushaltestelle Hauptbahnhof, unterquert Lorient- und Pasadenaalle und führt entlang des Messplatzes bis zum Jaegerparkplatz. Entlang der Hochstraße Nord selbst gibt es keinen Radweg.

Frage: (a) Ich freue mich sehr über die Radschnellverbindung im Rahmen der Hochstraße Süd. Ist denn ein ähnlicher Radschnellweg, vielleicht sogar mit voller Breite, entlang der neuen Stadtstraße möglich? Das ist in Süd-West, Nord-Ost Richtung eine sehr wichtige innerstädtische Verbindung für den Radverkehr. Das was ich bis jetzt in den Planungen gesehen habe, sind straßenbegleitende Radwege, sprich Bordsteinradwege, die mir nicht so üppig vorkommen. Wenn wir eine Verkehrswende wollen mit deutlich mehr Fahrradverkehr und auch mit (zweispurigen) Lastenfahrrädern rechnen, dann kommt mir das zu schmal vor. Dort ist, ich sage jetzt mal über den Daumen gepeilt, massig Platz vorhanden vielleicht doch für wesentlich breitere Radwege, die den Anforderungen von Radschnellwegen genügen.

Antwort: *Frau Steinruck:* Durch den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Stadtstraße überplanen wir dieses Quartier und es ergeben sich ganz viele

freie Flächen. Es gab eine Frage im Chat: „Ob dort jetzt viele Häuser abgerissen werden müssen?“ Nein, es erstreckt sich vom Hauptbahnhof über die bestehende Straßenführung über die Parkplätze „neuer Messplatz“ bis hin zum Parkplatz „Jägerstraße“ sowie Rathaus und Rathauscenter-Areal. Diese Flächen sind dann frei. Wir haben gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut begonnen und ich habe die LCE beauftragt, die Entwicklung dieses Gebietes zu begleiten. So gut es geht wollen wir neue Mobilitätsformen fördern und nicht nur ausschließlich auf Pkw- und Lkw- Verkehre ausgerichtet sein. Wir wollen dieses Quartier auch optimal an den Bedürfnissen der Menschen orientiert entwickeln.

Herr Thewalt: Die Radverbindung entlang der Stadtstraße Nord ist tatsächlich geplant, das können sie in den Planfeststellungsunterlagen sehen. Auf beiden Seiten ist ein straßenbegleitender Radweg geplant, die Breite dieses Radweges wird jetzt festgestellt. Wenn wir die Planfeststellung erhalten haben, folgt der Baubeginn. Sie müssen wissen diese Planfeststellung ist ein unerlässlicher Startschuss, den wir brauchen, um die Brücke über die Eisenbahn bauen zu dürfen. [...] Dieser Vorgang muss mindestens zwei Jahre im Vorfeld mit der Bahn abgestimmt sein. Wenn wir dann diesen Planfeststellungsbeschluss haben, ist es möglich zu überlegen, und dann auch wieder abhängig von Vorschlägen und politischen Beschlüssen, wie wir mit dem Radverkehr entlang der Stadtstraße umgehen, mit den straßenbegleitenden Radwegen. Wenn Sie die Situation kennen, ist die Hochstraße Nord trotz ihrer Massivität ein sehr durchlässiges Bauwerk. Wir haben an ganz vielen Stellen Querungen auch für den Radverkehr. Wenn Sie Richtung Oggersheim schauen, fahren Sie mit dem Fahrrad über den Friedenspark in Richtung Hochstraße Nord, um dann Richtung Mannheim oder zum Rathaus weiterzufahren. Die Verbindung durch den Friedenspark ist heute schon eine wichtige Fahrradverbindung. Wir haben dort durch die bestehenden Grünstrukturen und auch durch die zukünftige Bebauung ganz viele Querungen und so halb parallel führende Fahrradverbindungen, die wir natürlich nicht zurückbauen werden.

Frage: (c) Frage: Wird die Stadtstraße als Ast des Schnellradwegs in Richtung BASF/Ludwigshafen Nord genutzt?

Antwort: *Herr Lappe:* Auf Grund der Baustellensituation in den nächsten Jahren ist diese Trasse nicht als Trasse vorgesehen. Die Nord-Süd Verbindung in diesem Bereich verläuft über Fahrradzonen und Fahrradstraßen im Hemshof. Wenn die Stadtstraße fertig gestellt ist, kann diese sicherlich als zusätzliche Ost-West Radschnellverbindung genutzt werden. Dahingehend werden wir diese Stadtstraße auch nochmal prüfen, da bei den Radwegen noch ein Optimierungspotenzial gegenüber den bisherigen Planungen vorhanden ist. Die Stadtstraße ist als Nord-Süd-Verbindung für Radfahrer eigentlich ungeeignet, da sie in Ost-West-Richtung liegt.

Frage: (b) Die Radverbindung ist schon zu begrüßen, aber welchen Sinn macht es eine solche Anlage von Berliner Straße bis Bismarckstraße und Auffahrt nach Mannheim zu bauen? Wird diese Verbindung gleichzeitig weiter bis zur Heinigstraße bzw. bis zum Hauptbahnhof gebaut? Ich befürchte das es dort wenig Radverkehr geben wird, wenn dies nicht geschieht.

Antwort: Es ist vorgesehen, den Radweg unter der Hochstraße über die Heinigstraße hinaus bis zum Hauptbahnhof weiterzuführen. Diese Verlängerung ist nicht im Projekt Hochstraße Süd enthalten, sondern ist eine eigene Planungsaufgabe. Es wird aber darauf hingearbeitet, diese Radverbindung in gesamter Länge zeitgleich zu realisieren.

Frage: (c) Wie ist der Stand der Planungen in Bezug auf die Querung der Stadtstraße für Radfahrer*innen?

Herr Lappe: Auf Grund der Verkehrsbelastung und den Fahrspuren, muss signalisiert gequert werden, da kommen wir ohne Signalanlagen nicht aus. Das Ziel ist, und das war in den Simulationen auch immer die Grundlage, dass Fußgänger und Radfahrer die Stadtstraße in einer grünen Ampelphase überqueren können. Die Zuführung von Süden und von Norden hängt im Wesentlichen davon ab, wie die städtebauliche Entwicklung sein wird. Es hängt davon ab, wo Flächen zur Verfügung stehen, die Radfahrer nutzen können, um zu den gesicherten Querungen zu gelangen. Die bisherigen Planungen haben berücksichtigt, dass das Rathaus stehen bleibt. Eine Achse

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

für Radfahrer war immer die Haveringallee in Richtung des Europaplatzes. Durch die Veränderung des Standortes des Rathauses gibt es neue Möglichkeiten Achsen zu schaffen. Im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes muss sich zeigen, wo Verknüpfungen für Fahrradfahrer und Fußgänger zum Beispiel mit der Berliner Straße oder mit der Maxstraße möglich sind.

Frage: (b) Durch die Stadtstraße wird der Hemshof/die Prinzregentenstraße von der restlichen City getrennt. Bisher fand die Anbindung für Fußgänger durch das Rathauscenter statt bzw. ging nahtlos über. Haben die Planer evtl. in Erwägung gezogen, hier eine Querung der Stadtstraße durch eine Fußgängerbrücke mit breitem Fahrradweg einzurichten, so dass eine komfortable Anbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer geschaffen wird?

Antwort: Die Stadtstraße kann an den vorgesehenen Lichtsignalanlagen überquert werden.

Frage: (b) Herr Thewalt führt im digitalen Bürgerforum zur geplanten neuen Radverbindung in den Westen im Bereich Hauptbahnhof aus, dass die neue Trasse dort zuerst unter der Eisenbahn durchgeht und dann über die Gleise drüber. Sind die erforderlichen Bauwerke (Tunnel und Brücke) neu zu bauen, oder soll auf bestehende zurückgegriffen werden? Ist der Posttunnel hierbei eine Option? Wird der Radweg eventuell Teil der Hochstraßenbrücke im dortigen Bereich?

Antwort: Die genannte Radverbindung nutzt zunächst den vorhandenen Radtunnel unter dem Bahnhofsgelände. Ob hier noch gewisse Optimierungen möglich sind, müssen die anstehenden Planungen zeigen. Südlich der Unterführung muss dann eine neue Brücke über die Gleisanlagen hergestellt werden, um auf die Westseite der Bahnanlagen zu gelangen. Der Posttunnel ist hierzu keine Option, da dort der vorhandene Querschnitt nicht für Radverkehr geeignet ist. Im Zuge der neuen Westbrücke als Verbindung zwischen der A650 und der Stadtstraße ist keine Radverkehrsanlage vorgesehen, da diese Brücke einen Schnellstraßencharakter haben wird.

Frage: (b) Die bisherige Planung der Führung der Radverkehrshauptachsen über die Stadtstraße besitzt noch so manche Schwachpunkte gegenüber einer zukunftsfähigen Lösung. Dem städtischen Ziel der Steigerung des Radverkehrs auf 20% kann nur mit direkten, kurzen Verbindungen ohne mehrmaliges Warten beim Queren Rechnung getragen werden. Durch die Neuplanung der Stadtstraßentrasse ergibt sich jetzt die Möglichkeit, die künftige Führung des Radverkehrs noch zu verbessern. Wird hier noch nachgebessert?

Antwort: Die Planungen für die Stadtstraße werden hinsichtlich des Optimierungspotentials für Radfahrerinnen und Radfahrer nochmals geprüft. Dies betrifft insbesondere auch die Querungsmöglichkeiten der Stadtstraße für den Radverkehr. Hier geht es darum, wie vorgeschlagen, die Stadtstraße in einem "Rutsch" queren zu können. Inwieweit die ebenfalls vorgeschlagenen direkten Nord-Süd-Verbindungen umsetzbar sind, hängt im Wesentlichen davon ab, wie das städtebauliche Konzept (Gebäudestellung, Freiflächen, etc.) ausgestaltet sein wird. Dieses, auf die verschwenkte Lage der Stadtstraße abzustimmende Konzept, muss noch entwickelt werden.

Frage: (b) Wie findet der NVRP Berücksichtigung in die aktuellen und auch zukünftigen Planungen? Der städtische Klimaschutz kann eben nicht nur dadurch erreicht werden, dass keine/weniger Verbrennungsmotoren unterwegs sind, wie Hr. Thewalt im Bürgerform darstellt. Die Politik bzw. der Bund stellt im NVRP fest, dass "es eines politischen und gesellschaftlichen Paradigmenwechsels bedarf", um eine Verdoppelung der gefahrenen Rad-Kilometer zu erreichen. Was tut die Stadt Ludwigshafen hierfür mit Blick auf die Hochstraßenpläne?

Antwort:

Frage: (c) Wie möchte sich die Stadt Ludwigshafen in Zukunft in Bezug auf die Radfreundlichkeit aufstellen?

Antwort: *Herr Thewalt:* Die Beantwortung dieser Frage ist natürlich an sich schon mehrere Veranstaltungen wert. Wie wird die Stadt Ludwigshafen fahrradfreundlicher? Durch mehr und bessere Infrastruktur, da hilft uns das

Land. Sie kennen die Planungen der Pendlerradwege, die schon einige Zeit laufen. Dabei sind wir stark betroffen. Ein Pendlerradweg nach Süden in Richtung Speyer sowie ein Pendlerradweg nach Norden in Richtung Worms, diese Wege werden sich im Stadtgebiet treffen. Hierbei ist natürlich das Ziel, den großen Komplex der BASF als Fahrtziel von vielen Arbeitnehmern anzubinden, die dann durch deutlich besseren Wege, deutlich breiteren Wege und weniger Kreuzungen auch eher auf das Fahrrad umsteigen, um die BASF und auch andere Standorte von Arbeitgebern zu erreichen. Die Verbindung nach Mannheim wurde bereits erläutert, unter der Hochstraße Süd vom Hauptbahnhof kommend. Es wird eine Verbindung mit der Brücke über die Bahngleise geben. Diese sogenannte Umweltverbundbrücke südlich des Hauptbahnhofs planen wir mit der Bahn zusammen. Das sind die großen Maßnahmen, aber die kleinen Maßnahmen, die im Tagesgeschäft geschehen, sind auch ganz wichtig. Sie erleben zurzeit, dass die Einbahnstraßen geöffnet werden. Das war teilweise schon über längere Zeit vorbereitet. Ich habe auch gesagt, dass wir jetzt eine Fahrradbeauftragte haben, die genau dafür da ist, diese kleinen Dinge zu überwachen und auch das Große nicht aus den Augen zu verlieren. Man braucht im Radverkehr auch große Maßnahmen, wie diese angesprochene Brücke und die Radschnellverbindung unter der Hochstraße Süd. Wir wollen dem Radverkehr und auch dem Fußverkehr die gebührende Achtung erweisen, indem wir zum Beispiel bei Baustellen eine deutlich bessere Radführung machen als es in Ludwigshafen, aber auch in vielen anderen Städten, bisher der Fall war. Ansonsten werden wir sicherlich auch Veranstaltungen zum Radverkehr machen. Herr Lappe ist für die Begleitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans verantwortlich, wenn dort Bürgerbeteiligungen gemacht werden. Bisher läuft der Prozess um den Flächennutzungsplan, da geht es natürlich auch um Radverkehrsstrukturen von außerhalb der Stadt in die Stadt hinein, also Stadt-Land-Verbindungen werden damit angesprochen. Wir stimmen uns mit dem Umland, der Stadt Frankenthal und dem Rhein-Pfalz-Kreis ab. Es gibt also viele Aufgaben und dazu soll jetzt erstmal genug gesagt sein.

Frage: (a) Die erste Frage zielt auf die Verbindung, die Herr Thewalt angesprochen hatte (vom Hauptbahnhof zum Rathaus). Sie endet genau dort und wird nicht

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

weiter geführt nach Mannheim. Das ist ein Mangel, der auch schon während der Bauphase behoben werden muss, weil es doch einigen Radverkehr auch aus den westlichen Stadtteilen Richtung Mannheim gibt. Da würde mich interessieren, wie diese Verbesserung der Radverbindung auch schon während der Bauphase aussehen soll. Die zweite Frage: Wann wird die Radschnellverbindung unter der Hochstraße Süd fertig sein? Ist das mit der Fertigstellung der Hochstraße Süd im Jahr 2025 der Fall? Und wird vor allen Dingen auch der Kreuzungsbereich der Ampelkreuzung unter der Hochstraße unter der Bahnlinie verbessert, weil dort an dieser Ampel der Radverkehr sehr lange warten muss gegenüber dem anderen Verkehr?

Antwort: *Herr Thewalt:* Vielen Dank, sehr gerne beantworte ich das. Sie haben völlig recht, das ist mir auch aufgefallen. Das Rathaus-Center selbst ist im Block in dieser Fahrradverbindung, die sie jetzt angesprochen haben, in Richtung zur Brücke. Sie wissen ganz genau, wie man heute auf die Brücke kommt. Die Lösung ist auch gar nicht so schlecht, ich kenne sie auch. Wir sind ja im nördlichen Bereich der Baustelle, wir haben vorhin den roten Brückenkopf Nord gesehen, der meistens rot dargestellt war. Das ist ein wichtiger Auftrag an uns oder von uns, dass wir während der Bauzeit für Radfahrer und Fußgänger gute Verbindungen haben. Genau diese Verbindung auf die Brücke nach Mannheim ist ganz wichtig. Sie haben gesehen auf den Folien, dass immer diese Rampe, die man heute von der Brücke von Mannheim kommend fährt, Richtung Norden Richtung BASF, dass die noch lange im Betrieb ist, noch im alten Zustand, wenn in der Mitte schon abgebrochen wird. Da haben wir an der Seite den Radweg, der auch relativ gut erreichbar ist. Im Bereich vom Rathaus selbst haben wir heute einige Wege gesperrt, aus Gründen, die mit dem Zustand zu tun haben und dass ist völlig richtig, das ist ein Zustand, der nicht sein soll, der nicht sein darf. Aber während der Bauzeit haben wir diese nördliche Anbindung und die Anbindung an die Brücke in Betrieb genauso. Dann, wenn ich von Süden komme entlang von der Rheingalerie, muss ich mit dem Fahrrad gut diese Brücke erreichen können. Also das ist ein wichtiger Auftrag, der jetzt noch mal bestärkt wurde. Von Oggersheim kommend entlang der Baustelle, dann nach Mannheim kommend, das ist eine ganz

wichtige Verbindung, das haben unsere Vorgänger schon erkannt, aber leider haben sie im Bereich des Rathauses aufgehört, an das Fahrrad zu denken.

Die zweite Frage geht um die Radschnellverbindung im Süden. Wir sagen, wir versuchen bewusst nicht Radschnellweg oder Pendlerradroute zu sagen. Es ist nur eine Radschnellverbindung, das heißt, wir können dort nicht den Standard von 4 Meter Breite auf der ganzen Länge einhalten. Das Ziel ist selbstverständlich, würde ich sagen, dass wir auch dort zu Ende 2025 fertig mit dieser Radschnellverbindung werden. Sie haben einen Straßenknoten unter der Mundenheimer Straße angesprochen. Dort haben wir tatsächlich einige Verkehre, wie sie beschrieben haben. Der Radverkehr hat lange Rot, wir haben dort einen bevorrechtigten ÖPNV. Der ÖPNV wird während der Bauzeit natürlich nicht weniger, der wird mehr. Herr Berlenbach hat bereits darauf hingewiesen, diese Faktorkurve, die wir zusätzlich bauen. Der Kraftverkehr an der Stelle wird weniger. Sobald wir die Hochstraße Süd wieder an die Saarlandstraße anbinden können, haben wir weniger Autoverkehr in der Mundenheimer Straße. Wir müssen schauen, wie wir dann mit dem Radverkehr in der Mundenheimer Straße umgehen, das ist dann aber eine Aufgabe für oder nach 2026. Zur Radverbindung während der Bauarbeiten: Natürlich ist der Radverkehr auch ein gutes Verkehrsmittel, um während der Bauzeit Menschen vom Kraftverkehr für die Nutzung des Radverkehrs einzuladen. Und diese Einladung muss gut sein, muss fast perfekt sein, diese Radwege müssen gut beleuchtet und befahrbar sein, auch in der Baustelle.

Frage: (b) Was ist während des Umbaus die beste Fahrradstrecke aus dem Norden zum Mannheimer Schloss?

Antwort: Derzeit können hierzu keine konkreten Angaben gemacht werden. Die Verkehrsführungen für Radfahrerinnen und Radfahrer und auch Fußgängerinnen und Fußgänger während der Bauzeit müssen in den folgenden Planungsphasen noch im Detail festgelegt werden.

Frage: (c) Wie steht es um den Radverkehr während der Bauzeit?

Antwort: Für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger müssen je nach Bauphase und Stand der Abrissarbeiten am Rathaus noch detaillierte Umleitungsstrecken definiert werden. Sicher ist hier derzeit nur, dass im unmittelbaren Bereich von Abbruchmaßnahmen solche Verkehre aus Sicherheitsgründen nicht ermöglicht werden können. Analog der Abrissarbeiten an der Hochstraße Süd werden Umwege deshalb nicht zu vermeiden sein. Soweit möglich sollen diese Beeinträchtigungen aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Es wird zugesichert, dass die Belange der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger bei der weiteren Planung des Bauablaufes entsprechend berücksichtigt werden.

Themenfeld: Ausbau ÖPNV

Frage: (b) Seit Einführung der S-Bahn im Jahr 2000 ist Rheingönheim und Mundenheim gegenüber der Umlandgemeinde Limburgerhof deutlich benachteiligt. Aufgrund der katastrophalen Taktung fahren vielen Bewohner lieber mit dem Auto nach Mannheim und weiter. Wann erfolgt endlich ganztägig dieselbe Taktung wie in Limburgerhof? Dies würde zu einer deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen führen und für weniger Staus in Richtung Mannheim und zurück.

Antwort: Die regelmäßige Vertaktung der S-Bahn-Halte in den Bahnhöfen Rheingönheim und Mundenheim ist seit Jahren ein angestrebtes Ziel der Stadt Ludwigshafen. Die Stadt Ludwigshafen hat deshalb schon mehrfach beim zuständigen Zweckverband Schienennahverkehr interveniert. Mit Hinweis auf die bestehenden Zuglagen und den erforderlichen Umsteige-/Anschlussbeziehungen im gesamten S-Bahnnetz wurde dieses Ansinnen von dort bisher nicht befürwortet. Die Stadt Ludwigshafen wird sich aber auch weiterhin für eine regelmäßige Anbindung der beiden Bahnhöfe einsetzen.

Themenfeld: Parken

Frage: (c) Ist ein attraktiver Park and Ride Parkplatz im Westen vor der Stadt mit guten ÖPNV-Anschluss eingeplant?

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Antwort: Konzeptionell bestehen schon seit längerer Zeit Überlegungen, im Westen des Stadtgebietes im Bereich des Oggersheimer Kreuzes südlich des bestehenden Gewerbegebietes eine Park&Ride-Anlage zu realisieren. Voraussetzung für eine gute Akzeptanz sind eine gute Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr und ein gutes ÖPNV-Angebot. Beides ist derzeit dort noch nicht gegeben. Für eine bessere Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr war ein Umbau des Oggersheimer Kreuzes mit direkter Zufahrt zum Gewerbegebiet und damit auch für einen Park&Ride-Platz vorgesehen, Diese Planungen des Landes ruhen aber derzeit. Für einen besseren ÖPNV-Anschluss mit entsprechender Vertaktung sind noch Maßnahmen in der Schieneninfrastruktur erforderlich, um ein entsprechend kurzes Wenden der Stadtbahnfahrzeuge zu ermöglichen. Eine realistische Chance ist hier aber erst dann gegeben, wenn die bereits bestellten Zwei-Richtungs-Fahrzeugen die heutigen Einrichtungsbahnen ersetzt haben. Insgesamt besteht so noch erheblicher Untersuchungs- und Planungsbedarf, sodass eine Realisierung nicht vor Beginn der innerstädtischen Baumaßnahmen, sondern erst mittel- bis langfristig möglich sein wird.

Frage: (c) Sind in der Nähe der Innenstadt Parkplätze für Kund*innen vorgesehen?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Es gibt relativ viele Parkhäuser für die Innenstadt. Wenn man das von Süden kommend durchdenkt, würde man über die Hochstraße Süd heranzufahren und könnte sofort im Parkhaus Walzmühle parken, dann ist man direkt am Berliner Platz und kann die Bismarckstraße entlang schlendern, einkaufen gehen, draußen im Restaurant sitzen und abends wieder nach Hause fahren. In der Dammstraße direkt daneben ist auch ein Parkhaus. Fährt man die Rheinuferstraße entlang, so befindet sich dort im Hafengebäude auch ein Parkhaus. Ein Stückchen weiter in der Rheingalerie ist ebenfalls ein Parkhaus und wenn man von dort in die Stadt abbiegt, befindet sich auch in Bürgerhof eins. Es gibt schon einige Parkhäuser, aber man muss eben wissen, wo die sind. Wir bauen derzeit ein umweltsensitives Verkehrsmanagement auf. Ein Ziel davon ist, Parksuchverkehre zu reduzieren. Jemand der von außen kommt soll sofort sehen, wo das nächste Parkhaus ist und welche Parkhäuser frei sind. Es gibt nichts Schlimmeres, als

wenn man durch eine fremde Stadt fährt und dann steht man vor dem Parkhaus und es ist besetzt, dann muss man durch die Stadt fahren und findet keinen Parkplatz. Das umweltsensitive Verkehrsmanagement wird die Menschen schon ab Anfang des nächsten Jahres leiten und führen.

Umweltsensitiv bedeutet, dass das Verkehrsmanagement auf Einflüsse, die der Verkehr auf die Umwelt ausübt, reagiert. Es gibt hierbei verschiedene Einflüsse. Zum einen liegt es oft am Wetter, wenn man im Winter eine Invasionswetterlage hat, dann liegt hier über dem Rheintal eine Wolkendecke und die behält alles unten drunter, so dass die Luft durch die ausgestoßenen Emissionen irgendwann dick wird. Mit einem umweltsensitiven Verkehrsmanagement kann man gegen so etwas gegenhalten, indem die Emissionen des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Parksuchverkehre sind außerdem ein Riesenanteil (10 bis 20 Prozent), und wenn dieser Anteil reduziert wird, reduzieren sich auch die Schadstoffe. Das Umweltsensitive Verkehrsmanagement versucht die Luft sauber zu halten, indem der Verkehr auf andere Routen geschickt, oder, wenn es sein muss, gedrosselt wird.

Frage: (b) Stehen die Standorte für die Anzeigetafeln für das Parkleitsystem schon fest? Ab wann geht das System in Betrieb?

Antwort: Das Parkleitsystem der Stadt Ludwigshafen wird im Rahmen des Umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) bereits Ende 2021 in Betrieb gehen. In Bezug auf die Standortfestlegung befinden wir uns derzeit in der Feinplanung. Eine Übersicht aller Standorte der 16 dynamischen Anzeigetafeln wird zeitnah veröffentlicht.

Themenfeld: Stadtbahn- und Busverkehr

Frage: (b) Warum wurde bei der neuen Planung nicht auch eine Stadtbahntrasse integriert, um Ludwigshafen-Hauptbahnhof mit der zukünftigen Haltestelle im Bereich des Rathauses zumindest oberirdisch zu verbinden, nachdem der C-Tunnel nicht mehr im Betrieb ist? Andere Städte schließen neue Stadtquartiere, wie es hier mit der City-West entstehen soll, doch auch mit dem ÖPNV an. Dies war schon in der ersten Planung der Stadtstraße ein großes Manko.

Antwort: 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.

Frage: (b) Es wäre gut, die Straßenbahn irgendwie zu integrieren. Wie in einer anderen Antwort schon erwähnt, wäre dafür kein Platz? Aber die Grundstücke gehören doch der Stadt, und die ein bis zwei Meter Platz wären doch noch da. Außerdem wäre jetzt die Chance, mal das gesamte Netz für die Zukunft zu optimieren.

Antwort: Es ist richtig, dass die Flächen im Eigentum der Stadt sind. Für eine Stadtbahntrasse werden aber nicht nur ein bis zwei Meter benötigt. Grob gesagt sind dies bis zu 10 Meter für die Gleisanlage, Infrastruktur zur Stromversorgung und Betriebssicherheit sowie entsprechende Abstandsflächen zu den anderen Verkehrsarten. Hinsichtlich der vorhandenen Flächen muss auch berücksichtigt werden, dass entsprechende Flächen für eine städtebauliche Nutzung in ausreichender Zahl und Größe zur Verfügung stehen müssen. Denn nur dann ist eine immobilienwirtschaftlich sinnvolle Bebauung bzw. entsprechende Freiflächengestaltung möglich.

Frage: (c) Warum wird keine Straßenbahn integriert? Die Bebauung könnte um den fehlenden Platz zurückgesetzt oder der Gehweg als Arkade ausgeführt werden. Jetzt wäre eine gute Gelegenheit, das gesamte Straßenbahnnetz zu überdenken. Es bricht immer wieder bei Störungen zusammen. Gibt es die Möglichkeit eine Straßenbahn zu integrieren und was würde das für den Bauablauf bedeuten, wenn man eine Straßenbahn integrieren würde?

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Antwort: *Herr Berlenbach:* Ganz technisch muss die Stadtstraße von so einer Straßenbahn gequert werden und da gibt es dann das Problem der Leistungsfähigkeit dieser Stadtstraße. Es ist immerhin eine Bundesstraße und die muss dementsprechend gewisse Verkehre zur Verfügung stellen, da es auch ein rheinüberschreitender Verkehr ist. Das heißt, dass eine ebenerdige Realisierung schwierig wäre. Es gibt dann noch die unterirdische Option, so wie es jetzt auch gemacht wird, dann hat man das Problem, dass man entlang der Straße auch wieder nach oben kommen muss und das gelingt technisch nicht, da dort der Tunnel der deutschen Bahn ist. Dieser BASF-Tunnel verläuft nämlich direkt unter dem Gehweg vor dem Kreishaus und auch vor dem Europaplatz. Das nächste ist, dass dieser Tunnel auch nicht mit einer Straßenbahn belastet werden kann, deswegen liegt der bei der Stadtstraße auch unter dem Gehweg und nicht unter der Fahrbahn. Das sind die technischen Randbedingungen, die dieses Vorhaben als sehr schwierig, oder sogar unmöglich gestalten. Wenn es einen sehr guten verkehrlichen Grund gäbe, könnte man darüber nachdenken, aber dafür übergebe ich an den Herrn Lappe.

Herr Lappe: Das Entwicklungsgebiet City West ist mit dem ÖPNV über die bestehenden Haltestellen "Rathaus" und "Hauptbahnhof" mit der Bahn grundsätzlich erschlossen. Im Prinzip wird keine zusätzliche Straßenbahnhaltestelle in diesem Gebiet benötigt. Es würde nur Sinn machen, wenn man eine Straßenbahnverbindung hätte, die vernünftige Ziele miteinander verbindet, also von irgendwo herkommt und irgendwo hinfährt und genau über die Stadtstraße den idealen Weg finden würde. So eine Verbindung ist aber eigentlich nicht zu entdecken. Zu dem Thema Ausweichungs- und Umleitungsverkehre: Sicher ist, dass in Ludwigshafen in bestimmten Störfällen gewisse Engpässe entstehen, da bestimmte Gleisanlagen mittlerweile abgebaut sind. Es gibt aber die Verbindung auf die Adenauerbrücke hoch, durch die Bleichstraße (?), wodurch man auch deutlich mehr Flexibilität im Netz gewinnt. Man aktiviert dann diese Ostausgangsstrecke von der Stadtbahn, die ja heute eigentlich nur unregelmäßig in Betrieb ist und dann hat man die Möglichkeit über diese Strecke neue Verbindungen anzubieten. Insofern ergibt sich aus der planerischen Sicht auch keine Notwendigkeit eine Stadtbahnstrecke in die Stadtstraße zu

legen. Ausgehend von diesen technischen Problemen, gibt es auch städtebauliche Probleme, da eine Stadtbahntrasse eine gewisse Breite hat und die Fahrbahn hat ebenfalls eine gewisse Breite und dann fehlt dementsprechend der Platz für Bebauung oder städtebauliche Nutzung neben diesen Verkehrsanlagen.

Herr Berlenbach: Es ist richtig, dass wir im Moment Probleme mit Störungen im Straßenbahnnetz haben. Es muss nur ein kleiner Auffahrunfall stattfinden oder ein Falschparker auf den Gleisen stehen und dann haben wir schon Probleme. Wir haben in Bezug darauf gegengesteuert, indem wir neue Straßenbahnen bestellt haben, welche Zweirichtungsfahrzeuge sind und dementsprechend auch in die Gegenrichtung wieder zurückfahren können. Außerdem werden in den nächsten Jahren an verschiedenen Stellen Weichen eingebaut, so dass die Straßenbahnen leichter die Richtung wechseln können und über diese Möglichkeit kann eine Störung sehr schnell abgebaut werden. Bei Baustellen oder der Erneuerung des Straßenbahnnetzes könnten Zweirichtungsfahrzeuge ebenfalls bis zu der Baustelle fahren und dann wieder kehrtmachen. Wir werden in den nächsten Jahren eine Verbesserung sehen.

Frage: (b) Der C-Tunnel vom Ludwigshafener Hauptbahnhof führend über die ehemalige Haltestelle Danziger Platz bis Rathaus wurde 2008 aufgrund der geringen Liniennutzung eingestellt. Ist es mit der neuen Stadtstraße technisch machbar und auch wirtschaftlich sinnvoll diesen Abschnitt wieder benutzbar zu machen? Falls nein: Hätte ein Buslinie auf der Strecke mehr Vorteile gegenüber einer Straßenbahn? Wie wird der C-Tunnel in Zukunft weiterbenutzt (Lagerort, zuschütten, ...)?

Antwort: Im Rahmen der Untersuchungen zur Einstellung der ehemaligen Linie 12 wurden auch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen angestellt. Diese ergaben, dass es nicht wirtschaftlich ist, den C-Tunnel weiterhin für Stadtbahnverkehre zu nutzen. Nachdem bereits einzelne Komponenten ausgebaut wurden und somit quasi ein Neubau erfolgen müsste, hat sich diese Wirtschaftlichkeit weiter verschlechtert. Auch technisch ist mittlerweile eine Wiederinbetriebnahme

schwierig, da die Trasse künftig überbaut werden soll und z.B. Tiefgaragen im Untergeschoss im heutigen Tunnelbereich errichtet werden.

Die ehemalige über die C-Ebene verkehrende Linie 12 verkehrte zwischen Rheingönheim über den Hauptbahnhof und BASF/Oppau. Durch die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Ludwigshafen-Mitte ergaben sich Verlagerungen der Fahrgäste, sodass Oppau/BASF hierüber mit den Stadtbahnlinien 7 und 8 angebunden sind. Zwischen Rheingönheim und BASF wird künftig eine der angesprochenen Expresslinien (über Berliner Platz) verkehren. Eine Busverbindung zwischen Hauptbahnhof und Rathaus ist bereits vorhanden.

Der C-Tunnel wird künftig teilweise für unterirdische Ver- und Entsorgungsinfrastruktur genutzt und je nach baulicher Nutzung verfüllt werden.

Frage: (b) Wie sehen die Beeinträchtigungen des Straßenbahnverkehrs der Linie 7 zwischen Oppau und Berliner Platz aus und wie lange ist mit einem Ausfall der Linie 7 (u.a. während des Abrisses des Rathauses) zu rechnen?

Antwort: Die Linien 7 und 8 von und in Richtung BASF können weitgehend aufrecht erhalten bleiben. Kurzzeitige Sperrungen können aber nicht vermieden werden, sollen aber so weit wie möglich in nachfragearmen Zeiträumen erfolgen.

Frage: (b) Wie wird die Linie 70 während der Bauarbeiten geführt? Was passiert mit der Linie 70 nach den Bauarbeiten, wenn das Rathaus als Umsteigepunkt wegfallen sollte? Kann die 70 nicht zum Berliner Platz geführt werden, dort mit der 74 verknüpft werden? Schon heute ist für uns Friesenheimer die Anbindung mit dem Nachtbus zum Berliner Platz besser als tagsüber.

Antwort: Nach Fertigstellung der Stadtstraße ist vorgesehen, alle Buslinien, die heute am Rathaus enden (Linien 70, 71 und 74), bis zum Berliner Platz zu verlängern. Dort sollen diese Linien dann mit den Buslinien Richtung Mundenheim/Gartenstadt (Linien 74, 75 und 76) verknüpft werden. Somit werden umsteigefreie Fahrbeziehungen z.B. zwischen Friesenheim und Mundenheim entstehen. Während der Baustellenzeit ist, auch in Abhängigkeit

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

von den einzelnen Bauphasen, derzeit angedacht, die Buslinien 70, 71 und 74 am Hauptbahnhof enden zu lassen. Es ist aber noch zu prüfen, ob ggf. eine oder mehrere dieser Buslinien bis zum Berliner Platz verlängert werden könnten.

Haltestelle Rathaus

Frage: (a) Was passiert mit dem Knotenpunkt des ÖPNV am Rathaus Center?

Antwort: *Herr Lappe:* Es ist so, dass diese Haltestelle am Rathaus irgendwo auch weiterhin bestehen wird. Die Buslinien hatten die Möglichkeit im Gegensatz zu heute sogenannte Durchmesserlinien zu organisieren. Heute fahren die Linien aus dem Stadtteil Friesenheim oder Nördliche Innenstadt bis zum Hauptbahnhof und enden dort. Da sie über die Hochstraße so komplizierte Fahrwege haben, mit den Auf- und Abfahrten, dass im Prinzip für Fahrgäste hierfür überhaupt keine Attraktivität besteht. Mit dieser neuen Stadtstraße besteht die Möglichkeit, für Busfahrgäste aus den Bereichen Friesenheim oder Hemshof über diese Stadtstraße und die Rheinufer Straße zum Berliner Platz zu gelangen. Einerseits wird der Berliner Platz als Umsteigepunkt damit noch gestärkt, andererseits haben Fahrgäste die Möglichkeit vom Norden in den Süden mit den Buslinien durchzufahren, ohne umzusteigen und ungeachtet dessen haben wir auch an der Haltestelle oder an der Stadtstraße Bushaltstellen eingeplant, wo ein Umstieg zur Straßenbahn weiterhin möglich sein wird.

Frage: (b) Zum Rückbaukonzept Rathauscenter und Haltestellen: Gibt es schon ein Konzept für den Rückbau des Rathauscenters und des Rathauses und wenn ja, wie sieht dieses aus? Bleiben die Haltestellen im Rathauscenter während des Rückbaus in Betrieb und wenn ja, wie werden die Fahrgäste geschützt?

Antwort: Die Stadtbahnlinie 6 wird voraussichtlich ab Ende 2023 nicht mehr auf die Kurt-Schumacher-Brücke auffahren können. Die Linie 6 wird dann über Berliner Straße, Kaiser-Wilhelm-Straße und Berliner Platz zur Konrad-Adenauer-Brücke umgeleitet.

Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass die Stadtbahnlinien 7 und 8 während der Abrissarbeiten weiterhin in Betrieb bleiben und auch eine Haltestelle im Bereich Rathaus bedienen. Hier haben wir Glück. Die Haltestelle Rathaus wurde Ende der 1960er Anfang der 1970er Jahre als erstes fertiggestellt. Erst später wurden Rathaus-Turm und -Center gebaut. Daher ist die Decke der Haltestelle für einen Baustellenbetrieb ausgelegt, was wir uns für den Rückbau zu Nutzen machen. Der Ausgang der Haltestelle wird für den Rückbau des Rathauses eine Schutzeinhausung erhalten. Der Ausgang aus der Haltestelle wird jedoch nur zum Rathausplatz möglich sein. Nach Fertigstellung der Stadtstraße wird es im Umfeld des ehemaligen Rathauses weiterhin eine Haltestelle für die Stadtbahnen geben.

Frage: (b) Was passiert mit der Linie 6? Wird es die Haltestelle Rathaus noch geben?

Antwort: Die Stadtbahnlinie 6 wird voraussichtlich ab Ende 2023 nicht mehr auf die Kurt-Schumacher-Brücke auffahren können. Die Linie 6 wird dann über Berliner Straße, Kaiser-Wilhelm-Straße und Berliner Platz zur Konrad-Adenauer-Brücke umgeleitet. Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass die Stadtbahnlinien 7 und 8 während der Abrissarbeiten weiterhin in Betrieb bleiben und auch eine Haltestelle im Bereich Rathaus bedienen. Nach Fertigstellung der Stadtstraße wird es im Umfeld des Rathauses weiterhin eine Haltestelle für die Stadtbahnen geben.

Frage: (b) Was passiert eigentlich mit der Straßenbahnhaltestelle Rathauscenter, wenn die Hochstraße Nord abgerissen wird? Was ist, wenn die neue Stadtstraße da ist, gibt es dann keine Haltestelle Rathaus mehr?

Antwort: Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass die Stadtbahnlinien 7 und 8 während der Abrissarbeiten weiterhin in Betrieb bleiben und auch eine Haltestelle im Bereich Rathaus bedienen. Nach Fertigstellung der Stadtstraße wird es im Umfeld des Rathauses weiterhin eine Haltestelle für die Stadtbahnen geben.

Frage: (c) Was passiert mit dem ÖPNV am Rathaus - Wie soll das funktionieren? Was wird mit der Haltestelle Rathaus passieren?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Grundsätzlich funktioniert das. Wir haben in der alten Variante einen Teil des Rathauses stehen gelassen. In der neuen Variante werden wir das Rathaus komplett abreißen. Das wird in verschiedenen Stufen passieren, aber es wird keine Auswirkungen auf die jetzige R&V-Strecke haben. Die wird natürlich auch umgebaut. Das ist natürlich logisch. Das kann man daran erkennen, dass die Strecke ja durch diesen vorhin rot dargestellten Knoten führt. Das wird aber sukzessive passieren, so dass das eben doch eine relativ lange Zeit so aufrecht erhalten bleibt, wie es derzeit ist. Es wird dann irgendwann im hinteren Zeitraum im nördlichen Bereich zu Umbauarbeiten kommen. Da wird es auch nochmal einen Busersatzverkehr geben, der aber recht kurzgehalten werden kann.

Herr Lappe: Die Stadtbahnlinien Richtung Oppau und Richtung BASF, also Linien 7 und 8, können bis auf die genannten Einschränkungen eigentlich so weiterhin fahren. Wichtig ist noch die Linie 6, die über die Kurt-Schuhmacher-Brücke nach Mannheim fährt, da sie relativ früh eingestellt werden muss. Sie wird vermutlich schon Ende 2023 eingestellt werden, weil es während der Vorbereitungen für den Abriss des Würfelbunkers und dem Bau von temporären Ersatzstraßen nicht möglich sein wird über die Brücke nach Mannheim zu kommen. Die Linie 6 wird aber dementsprechend dann über die Südbrücke umgeleitet.

Herr Thewalt: Ich möchte zwei Sachen ergänzen, die eigentlich Vorgaben sind, die wir uns selber geben. Wir werden erst mit diesem massiven Eingriff an der Hochstraße Nord beginnen, wenn die Hochstraße Süd wieder in Betrieb genommen werden kann. Das ist mit Puffer bis zum 01.01.2026 geplant. Sollten wir aber, warum auch immer, mit der Hochstraße Süd später fertig werden, wird das den Terminplan auch für die Hochstraße Nord tangieren, beeinflussen oder sogar ändern. Wir können nicht beide Hochstraßen stilllegen, da es dafür zu viele Autos gibt, die von Ost nach West durch die Stadt fahren. Das Gleiche ist auch eine Vorgabe für die Straßenbahnfrage. Die neue Lage der Straßenbahn im Bereich Rathaus ist deutlich weiter im Osten. Das heißt, dass die neue Lage gebaut werden kann, während in der alten Lage noch gefahren wird und dann haben wir einen Übergang von maximal 6 Wochen, in

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

	<p>denen diese Strecke dann gesperrt wird. Wir versuchen das in den Sommerferien im Jahr 2028/29 zu machen. In den kompletten 6 Wochen wird der Schienenersatzverkehr fahren und dann haben wir auch wieder die Linie 6 nach Mannheim angebunden.</p>
Frage:	<p>(b) Wo wird die Ersatzhaltestelle der Linie 6/6a sein, wenn das Rathaus abgerissen wird? Kann die aktuelle Taktung von 10 Minuten beibehalten werden?</p>
Antwort:	<p>Die Taktung wird beibehalten. Die Haltestelle der Linie 6 verbleibt nach dem Planfeststellungsverfahren an Ihrem jetzigen Standort am Rathaus.</p> <p>Durch die geplante zusätzliche Stadtbahnlinie Rheingönheim/Giulini wird die Zahl der Halte sogar erhöht.</p>
Frage:	<p>(b) Im Zuge der Verschwenkung der Stadtstraße scheint die zunächst geplante neue Haltestelle Rathaus nun platztechnisch nicht mehr realisierbar zu sein. Gibt es schon andere Planungen? Aufgabe der Haltestelle oder neue U-Strab-Station?</p>
Antwort:	<p>Im Bereich der vorgesehenen Haltestelle Rathaus (neu) ist die Planung zu der ursprünglichen Version unverändert. Damit ändert sich auch nichts an den Anbindungen und Wegebeziehungen.</p>
Frage:	<p>(c) Wie wird der ÖPNV, insbesondere die Straßenbahn, zukünftig geführt? Gibt es Anlass zur Hoffnung, dass die neue Haltestelle "LU Rathaus" bzw. dann "Stadthaus/Rhein-Galerie" endlich an die Oberfläche kommt und nicht mehr unterirdisch ist?</p>
Antwort:	<p><i>Herr Thewalt:</i> Die U-Bahn-Haltestelle ist jetzt geschlossen. Am Rathauscenter hängt auch noch ganz stolz das weiße U mit dem blauen Hintergrund. Ich denke eines von diesen Zeichen wird dann in das Stadtmuseum wandern, wenn wir keine U-Bahn mehr haben an dieser Stelle. Die Straßenbahnhaltestelle in der neuen Lage wird oben offen sein und sie wird nicht mehr so tief liegen wie jetzt und dann wird die Straßenbahn natürlich weiterhin unterirdisch fahren, um dann diesen neuen Brückenkopf auf die Kurt-Schumacher-Brücke</p>

zu queren, bis zur ersten Haltestelle im Hemshof. Ich glaube Gartenstraße heißt die Haltestelle.

Themenfeld: Anbindung Motorisierter Individualverkehr

Frage: (a) Es war lange Zeit möglich, über die Konrad-Adenauer-Brücke Richtung Heinrichstraße abzufahren, dadurch war die Rückfahrt von einem Termin in Mannheim beispielsweise 2-3 Minuten lang. Dieses Reisverschlussverfahren, das wir jetzt haben wird, wird das auch bis 2026 der Status Quo bleiben? Oder wird da eventuell geplant eine provisorische Straße entlangzuführen, da wo damals auch die Parkplätze waren? Im Bereich der Kreuzung zum Berliner Platz, da wo jetzt im Grunde die Hochstraße abgeschnitten ist. Wie sieht da die Planung aus?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Wir hatten damals direkt von der Adenauer-Brücke runter an der Wredestraße diese Einfädelspur gemacht, damit der Verkehrsfluss sich verbessert. Diese Maßnahme hat sich auch positiv ausgewirkt. Die Idee der aktuellen Planung ist es, den Verkehr runter auf die nach dem Abbruch zur Verfügung stehenden Flächen zu führen. Die Idee einer provisorischen Straße ist eine interessante Idee, das Problem ist nur man müsste dann die Mundenheimer Straße mit sehr vielen Fahrzeugen queren und die Mundenheimer Straße ist jetzt schon stark belastet. Dort fahren jetzt schon zwei Straßenbahnlinien und es fahren die Autos hoch auf die Adenauer-Brücke. Wir haben verschiedenste Verkehre. Wenn man da jetzt versuchen würde, einen bedeutsamen Verkehr Richtung Bad Dürkheim abzuwickeln, würde das nicht funktionieren, man würde dann an der Mundenheimer Straße ständig an der roten Ampel stehen und das wäre jetzt nicht hilfreich. Auch die Auffahrt ist dort nicht so einfach, man kommt dort in der Fortführung über die Berliner Straße, da fährt die Straßenbahn im Bedarfsfall oder im Falle eines Unfalls. Das ist eine Umleitungsstrecke für die Straßenbahn, die würde noch funktionieren. Aber dann geht es weiter, dann kommen wir vorne an die Saarlandstraße oder Heinigstraße, wenn man da dahin möchte, okay, aber eine Querung an der Stelle ist nicht möglich, weil gegenüber auch noch keine Auffahrt ist. Insofern

ist das Hauptproblem die Mundenheimer Straße, die macht keinen Sinn. Darüber hinaus wir müssten von oben irgendwie runterkommen. Wir sind dort 7 m hoch an der Adenauerbrücke und wir müssten auf die Fläche herunterkommen. Sie dürfen dann für Straßen auch nicht eine zu steile Rampe herstellen. Man bräuchte so 10 Prozent Steigung und dann haben wir eine Rampenlänge von 70 m, das funktioniert dort nicht. Da liegt der Teufel im Detail, wenn man das mal so aufträgt und aufzeichnet.

Herr Lappe: Noch als Ergänzung von meiner Seite. Letztlich ist es auch so, wir brauchen diese Fläche der ehemaligen Parkplätze, um die Hochstraße Süd wiederaufzubauen. Spätestens wenn mit dem Bau der Hochstraße Süd begonnen werden würde, müsste man diese provisorische Straße wieder aufgeben. Und dann ist es letztlich die Frage, was ist der Nutzen von so einer Idee, die nur relativ kurzfristig bestehen bleiben kann.

Frage: (a) Ich kann auf der Abbildung auf Folie 9 nicht erkennen, wie man von der Konrad-Adenauer-Brücke, aus dem Süden kommend, abzweigen kann? Das ist praktisch nur eine Kreuzung, wenn das fertig gestellt ist. Wenn man vom Süden kommend auf der Konrad-Adenauer-Brücke ist, wie fährt man dann auf die Kurt-Schuhmacher-Brücke, wenn man von der Lagerhausstraße kommt? Ist das eine Kreuzung oder ist das kreuzungsfrei? Das ist für mich nicht erkennbar.

Antwort: *Herr Berlenbach:* Der Bereich ist völlig unverändert von der Umplanung. Wir verändern auf der Höhe des Jaegerparkplatzes, da ist die Verschwenkung. Vorne am Rhein hat sich nichts verändert. Die Auffahrt ist auch weiterhin eine Kreuzung. Man fährt von der Lagerhausstraße und biegt dann links ab und fährt hoch auf die Rheinbrücke.

Frage: (a) Auf Folie sieben haben Sie provisorische Verkehrsführungen während des Neubaus des Brückenkopfes gezeigt. Eine provisorische Brückenführung die direkt vor dem jetzigen Rathaus-Center entlangführt und dann auf der Rheinuferstraße endet, müsste irgendwann die Gleise der Stadtbahn kreuzen. Wie ist diese Kreuzung vorgesehen? Die Nord-Süd-Verbindung, die auf der

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Folie sieben hellblau hervorgehoben ist, östlich der Baustelle dieses Brückenkopfes, die muss das BASF-Gleis kreuzen. Wie ist diese Kreuzung des BASF-Gleises vorgesehen?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Dieser etwas rötlich dargestellt Bereich auf Folie sieben ist nach wie vor ziemlich komplex, da gibt es verschiedene Ebenen. Sie haben klar diese beiden Punkte benannt. Ich gehe kurz auf den Bereich RNV ein, den unteren Schwenker dieses blauen Striches. Das würde über eine temporäre Brücke erfolgen, sodass man dann natürlich nicht über eine Kreuzung mit der Bahn oder mit der RNV, so muss man sagen, in Kollision gerät. Insofern ist diese Sache entzerrt, das macht die ganze Sache aber nicht gerade einfacher. Nun zu dem sich im nördlichen Bereich befindenden BASF-Tunnel: Da wird es eine Verlängerung dieses Tunnels geben. Auch das ist im Vorfeld eine Arbeit, die relativ langwierig sein wird, aber eben dann fertig gestellt sein muss, bevor die blaue temporäre Straße hergestellt wird. Die dann ganz zum Schluss auch wieder abgebaut werden muss.

Frage: (a) Es gibt an der Hochstraße Süd lediglich eine Auffahrt aus der Innenstadt in Richtung Bad Dürkheim, während es in Richtung Mannheim zwei Auffahrten und Abfahrten gibt. Aus Richtung Bad Dürkheim gibt es sogar drei Abfahrten. Kann man im Zuge des Neubaus der Hochstraße Süd nicht auch eine zusätzliche Auffahrt aus der Innenstadt in Richtung Bad Dürkheim bauen?

Antwort: Das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes erlaubt es, innerhalb gewisser Regeln und Rahmenbedingungen einen Ersatzbau zu planen und zu bauen. Dafür kann auf ein zeitintensives Planfeststellungsverfahren verzichtet werden. Dieser Ersatzbau folgt im Wesentlichen den technischen Vorgaben der ursprünglichen Brücke wie gleiche Höhe, gleiche Leistungsfähigkeit oder gleich Führung. Deswegen ist der Bau einer zusätzlichen Abfahrt nicht möglich.

Ziel der Stadt Ludwigshafen ist es, die Hochstraße Süd in ganzer Länge für den Verkehr nutzbar zu machen, damit diese wichtige Verkehrsader für die Region wieder funktioniert. Denn auf der anderen Seite wird die Hochstraße Nord auf jeden Fall abgerissen.

Frage: (b) Wie ich den Informationen entnommen habe, liegt das Augenmerk beim Verkehr stark auf den Zufahrten zur BASF im Bereich der Rheinuferstraße und am Brückenkopf. Welche Planungen gibt es für den Verkehrsfluss im Bereich Bürgermeister-Grünzweig-Straße?

Antwort: Die Stadtverwaltung hat grundsätzlich den Verkehrsfluss im gesamten Umfeld der Baustelle im Blick. Während aber die Bürgermeister-Grünzweig-Straße im Bestand bereits vorhanden ist und auch während der Bauzeit befahrbar sein wird, müssen am Brückenkopf für verschiedene Verkehrsbeziehungen wie z.B. von/zur BASF zunächst erst noch provisorische Fahrbahnen hergestellt werden.

Frage: (b) Die Westbrücke: Wird die Nord-Süd Verbindung auf der Lorientallee provisorisch aufrechterhalten? Wie wollen sie die Nord-Süd-Verbindung Heinigstraße -Grünzweig-Straße aufrechterhalten, wenn die Stadtstraße während der Bauzeit nur eine Richtung hat? Das Konzept scheint mir nur für den Durchgangsverkehr und Zielverkehr BASF zu taugen, nicht für innerstädtischen Verkehr. Oder werden dort provisorische Kreuzungen gebaut und danach oben drüber abgerissen und dann die Fahrbahn stadtauswärts gebaut?

Antwort: Damit unsere Antwort übersichtlich ist, haben wir Ihre Fragen nochmal aufgenommen:

Die Westbrücke wird die Nord-Süd Verbindung auf der Lorientallee provisorisch aufrechterhalten?

Ja, aber es wird auch temporäre Sperrungen geben müssen. So weit wie möglich werden aber die Verkehre aufrechterhalten.

Wie wollen sie die Nord-Süd-Verbindung Heinigstraße -Grünzweig-Straße aufrechterhalten, wenn die Stadtstraße während der Bauzeit nur eine Richtung hat?

Die Stadtstraße wird zwar am Anfang nur mit ihrer südlichen Fahrbahn erstellt, jedoch wird dort auch ein Verkehr in beide Richtungen möglich sein.

Das Konzept scheint mir nur für den Durchgangsverkehr und Zielverkehr BASF zu taugen nicht für innerstädtischen Verkehr. Oder werden dort provisorische Kreuzungen gebaut und danach oben drüber abgerissen und dann Fahrbahn stadtauswärts gebaut?

Wir werden die innerstädtischen Verkehre aufrechterhalten.

Frage: (b) Wie lange ist die Sperrung während dem Abriss der Hochstraße Nord von der DB Strecken Ludwigshafen Hbf. von/nach BASF/Oggersheim und der Straßenbahn Strecken Ludwigshafen Hauptbahnhof von/nach Oggersheim/Friesenheim? Des Weiteren wird während dem Neubau ab der Bruchwiesenstraße bis zur neuen Stadtstraße nochmal die DB Strecke Lu Hbf. von/nach Oggersheim gesperrt, aber wie lange? Schienenersatzverkehre können aufgrund der Sperrung nur über die Teufelsbrücke fahren, stimmt das?

Antwort: Für den Bau der Stadtstraße wird der "BASF-Tunnel" verlängert. Diese Arbeiten erfordern Sperrungen der Strecke. Mit den Beteiligten sind hier Sperrungen nachts und am Wochenende vorgesehen. Am Wochenende wären maximal 3 Hin- und Rückfahrten betroffen.

Die Straßenbahn vom Hauptbahnhof nach Oggersheim wird nicht betroffen sein, da nachts ein Schutzgerüst aufgebaut werden kann, dass dann den Betrieb der Linien 4 und 10 sicherstellt.

Die DB Hauptstrecke von Mannheim nach Mainz ist durch die Arbeiten betroffen. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung werden auch hier die Arbeiten nachts ausgeführt und die Sperrzeiten auf das absolute Minimum begrenzt. Der S-Bahn- und Regionalverkehr sind nicht betroffen.

Da es maximal vom Hauptbahnhof zur BASF am Wochenende um 5, 6 und 17 Uhr zu Ersatzverkehren kommt, macht die Teufelsbrücke hier keinen Sinn. Die Busse werden östlich der Bahnanlagen bleiben und zur BASF fahren.

Frage: (b) Gibt es schon konkrete Vorstellungen, wie die Verbindung zwischen Bismarckstraße und Prinzregentenstraße während der Bauzeit der Stadtstraße sichergestellt werden kann? Die Stadtteile Mitte und Hemshof können ja nicht mehrere Jahre ohne direkte Verbindung sein.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Antwort: Es wird eine bauzeitliche Wegebeziehung hier exemplarisch als Verbindung für die Bismarck- und der Prinzregentenstraße für Fußgänger auf der Ostseite des Stadthaus Nord während der Bauphasen zur Stadtstraße hergestellt. Diese kann während den Bautätigkeiten in ihrer Lage verändert werden.

Frage: (c) Die jetzige Hochstraße Nord diene nur als Zubringer für Arbeitnehmer zur BASF und als Schnellverkehr für die Kunden aus der Vorderpfalz nach Mannheim. Wie ist die Anbindung für Kunden an die Geschäfte der Ludwigshafener Innenstadt?

Antwort: In die zukünftige Straße werden alle Fahrbeziehungen, die die Innenstadt betreffen, aufgenommen. So werden die Bürgermeister-Grünzweig-Straße und die Rhein-Galerie direkt, die Heinigstraße indirekt an das Straßensystem angeschlossen. Dadurch bewirken wir eine deutlich höhere Akzeptanz zur Innenstadt als mit den heutigen Zu- und Abfahrtsrampen. Zum heutigen Standort des Rathauscenters wird die Jaegerstraße weiterhin ihre Funktion erfüllen und eine Anbindung über die Heinigstraße erhalten.

4.2. Themenbereich Bauabläufe

Dem Themenbereich Bauabläufe wurden 16 Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Bauentwürfe, anliegende Bauflächen, Abriss Rathaus und Rathauscenter, Abriss Hochstraße Nord, Zustand der Hochstraße Nord, Schallschutz und Zeitplan** unterteilt (s. Abbildung 10). Am häufigsten wurden Fragen zum Ablauf des Abrisses der Hochstraße Nord (4 Fragen) sowie zu den Zeitplänen der Bauabläufe (4 Fragen) gestellt (s. Abbildung 10).

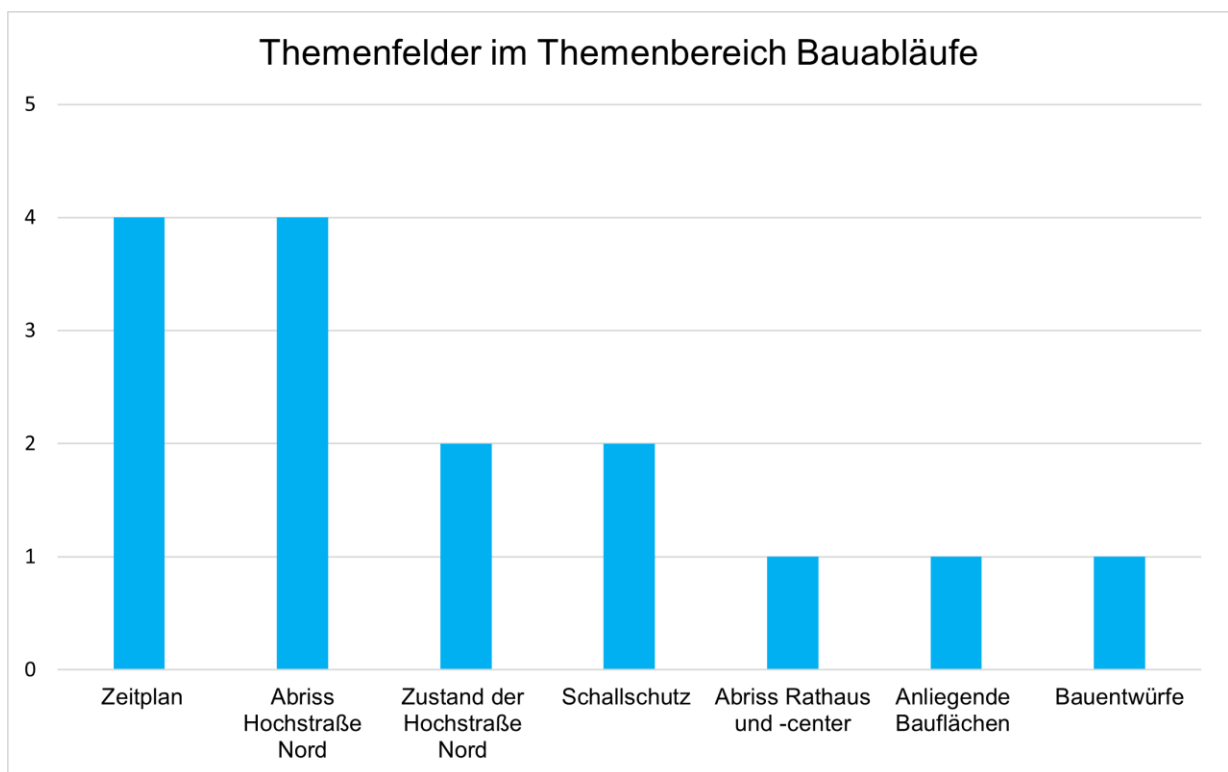


Abbildung 11: Themenbereich Bauabläufe

Themenbereich: Bauabläufe

Themenfeld: Zustand der Hochstraße Nord

Frage: (a) Nachdem die Hochstraße Nord nun wieder eine zentrale Rolle in der Verkehrsverbindung nach Mannheim spielt - eine entscheidende Rolle, weil der ganze Schwerverkehr dort entlangfährt – besteht die Frage nach dem Zustand der Kuppelfugen und der Spannglieder: In welchem Zustand sind diese? Kann man anhand der durchgeführten Brückenprüfungen abschätzen, ob diese noch so lange halten, dass die Hochstraße Nord bis zur Einweihung der Hochstraße Süd in Takt bleibt? Mit der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und im Zusammenhang mit dem erhöhten Schwerverkehrsaufkommen, der durch die ausgelösten Impulse, die sich bei Unebenheiten im Straßenbelag oder auch an Übergangsbauwerken abzeichnen, ein zig tausendfaches mehr auslöst als ein Pkw. Also eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 50 km/h würde die Belastungen auf das Bauwerk in Bezug auf den Schwerverkehr deutlich verringern.

Antwort: *Herr Berlenbach:* Es ist völlig richtig was Sie sagen. Bei Tempo 70 habe ich deutlich mehr Belastungen als bei Tempo 50, rein aus den dynamischen Beanspruchungen. Ich kann insofern die Anwesenden ein bisschen erleichtern, wir führen permanent Untersuchungen an der Hochstraße Nord durch. Wir haben im dreimonatigen Rhythmus einen Prüfenieur beauftragt, der die komplette Brücke durchläuft und prüft. Wir haben weiterhin gerade an den Kuppelfugen ein Monitoring laufen, wo exakt die Schwingbreiten aufgenommen werden. Schwingbreiten, das heißt, da wird aufgetragen, wie weit sich diese Kuppelfuge öffnet. Das ist ein guter Anhaltswert dafür, ob der Stahl langsam ermüdet oder geschwächt wird oder ob irgendwo im Bauwerk die Verbindungen nicht mehr funktionieren. Wir hatten jahrelang eine negative Entwicklung und konnten jetzt im letzten Jahr, obwohl wir durch die Hochstraßensperrung Süd stärkeren Verkehr auf der Hochstraße Nord haben, das erste Mal wirklich einen Stillstand verzeichnen. Insofern sind wir da sehr optimistisch, dass das so bleibt. Aber das was sie ansprechen ist natürlich eine unserer Handlungsoptionen, sollte

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

sich eine Verschlechterung aufzeigen, dass man die Geschwindigkeit herabsetzt auf 50 km/h oder vielleicht auch auf 30 km/h. Und dann kommen vielleicht auch die weiteren Maßnahmen, beispielsweise vielleicht auch Fahrspureinengungen etc. Aber im Moment gibt es dafür wirklich keine Veranlassung, zum Glück.

Zu der Frage nach der weiteren Entwicklung des Bauwerks in der Zukunft: Das ist schwierig, da ist die Wissenschaft leider noch nicht so weit, wie wir uns das alle wünschen. Prognosen zu Bauwerksalterungen sind kompliziert und vielleicht werden wir da in 20 bis 30 Jahren weiter sein. Aber die Schritte, die wir hier wählen, Monitoring und permanente Überwachung, das sind schon die, die uns dann auch zeigen, wenn es schlechter wird, und dann haben wir unseren bunten Blumenstrauß an Handlungsoptionen. Im Moment lassen wir alles noch beim Alten, mit keinen unnötigen Beeinträchtigungen, aber vielleicht ist es dann auch nächstes Jahr im Winter soweit und wir gehen auf Tempo 50 herunter, das ergibt sich dann aus den permanenten Überwachungen. Es werden auch notwendige Reparaturen im Zuge der Überprüfungen durchgeführt. Viele Unterhaltungsmaßnahmen sieht man nicht, weil sie vielleicht im Inneren eines Hohlkastens stattfinden, aber wir sind permanent dabei. Vielleicht mal so ein Wert, wir geben jährlich eine halbe Million Euro an Unterhaltsmitteln für die Hochstraße Nord aus. Das Geld fließt z.B. in die Bearbeitung der Gleitwände (Auffahrt BASF Richtung Mannheim), Reparaturen von kaputten Wasserableitungen im Brückenhohlkörper, Reparaturen von verstopften Ablauflöchern im Brückenhohlkörper. Hier war das Problem, dass das Wasser im Brückenhohlkörper nicht ablaufen konnte. Wasser ist immer ein Feind des Bauwerks. Wir machen da einiges und das ergibt sich aus den permanenten Überwachungen.

Frage: (a) Seit wann war bekannt, dass die Hochstraße Nord abgerissen werden muss?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Die ersten Probleme an der Hochstraße Nord haben sich 2010 ergeben. Dann wurden in schneller Folge sehr viele Gutachten zur Untersuchung der Hochstraße beauftragt, insbesondere statische Nachrechnungen und Beprobungen. Es wurde ein Sanierungsversuch durchgeführt, ich glaube das war 2011. Dieser Sanierungsversuch musste abgebrochen werden. Beim

Abtragen des geschädigten Betons wurde ersichtlich, dass eine Sanierung nicht zielführend und auch nicht wirtschaftlich umsetzbar ist. Dann wurde 2012 die Planung für den Ersatzneubau beauftragt. Seit 2012 weiß man, dass diese Brücke abgerissen werden muss.

Themenfeld: Anliegende Bauflächen

Frage: (a) Wie wirkt sich die Verschwenkung der Stadtstraße auf die Bauflächen nebenan aus? Entstehen doch Nachteile hinsichtlich des Zuschnittes oder Baufluchten etc.?

Antwort: *Frau Steinruck:* Sie haben, wenn sie die Bürgerforen schon vorher verfolgt haben und auch die Planung zur Stadtstraße, schematisch schon Baugrundstücke sehen können. Mir war es mit meinem Amtseintritt wichtig, dieses neue Quartier zukunftsgerecht und nachhaltig zu gestalten und nicht einfach eine Straße mit einem Haus neben dem anderen zu gestalten. Ich habe die GAG Tochter LCE gegründet, bzw. umbenannt und sie beauftragt, dieses Gebiet gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut und Hochschulen nach modernsten Standards zu entwickeln. Es ist ein neuer Stadtteil geplant, der zukunftsträchtig, grün, nachhaltig ist und der zur Innenstadtentwicklung beiträgt. Wohnen, Arbeiten, Leben, Grün, Freiräume. Natürlich enthält dieser auch die entsprechenden Infrastrukturen, wie Nahversorgung, Kindergartenplätze und Schulen. Das wird jetzt neu entwickelt. Baudezernent Alexander Thewalt hat auch bereits deutlich gemacht, dass wir auch was Mobilität betrifft nicht rein an das Auto denken wollen, sondern wir wollen das gesamte Spektrum der Möglichkeiten der Fortbewegung, wie Fahrradfahren und den Fußverkehr optimal ausgestalten. Deswegen sind wir da, weil wir auch noch Zeit haben, in den Bereich der Zukunftsforschung einzutreten.

Themenfeld: Abriss des Rathauses und des Rathauscenters

Frage: (c) Wird das Rathaus abgerissen? Wo soll ein neues Rathaus entstehen?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Der Turm und das Einkaufszentrum werden abgerissen. Die Stadt wird das ganze Gebäude am 1. Januar 2022 übernehmen und dann mit

den Rückbauarbeiten beginnen. Die Arbeiten werden im Inneren beginnen, da einige Teile bei dem Abbruch eines Gebäudes separat ausgebaut werden müssen. Bei einem Neubau sieht man zum Schluss nicht mehr viel, da die Handwerker*innen im Gebäudeinneren arbeiten und bei einem Rückbau bauen die Handwerker am Anfang alles aus und zum Schluss kommen die Bagger zum Abriss.

Themenfeld: Bauentwürfe

Frage: (b) Kamen die Bauentwürfe von einem einzigen Ingenieurbüro oder waren mehrere Büros bei der Planung beteiligt?

Antwort: Die Planung wurde von einer Ingenieurgemeinschaft erstellt, die aus mehreren Ingenieurbüros besteht.

Themenfeld: Schallschutz

Frage: (a) Sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Die Hochstraße Nord ist im Vergleich zur Hochstraße Süd ein längerer Abschnitt, dementsprechend wird auch ein längerer Zeitraum für den Abriss benötigt. Der Abriss kann kurzfristig und kompakt, mit geringeren und massiveren Belastungen für die Bürger*innen, oder gestreckt und in verschiedene Abschnitte geteilt, stattfinden. Generell wird die Lautstärke immer in der Summe gleichbleiben, da die Arbeit gemacht werden muss. Bei einem massiven Abriss könnte die Lautstärke um einige Dezibel erhöht werden, diese Punkte können aber als marginal bewertet werden. Für die Verschwenkung der Stadtstraße nach Süden gibt es ein Gutachten, welches aussagt, dass es in der Summe kaum Veränderungen gibt. Es gibt einige Fenster, welche zusätzlich ertüchtigt werden müssen. In der Summe hat sich das sehr positiv dargestellt.

Herr Schwarz: Ich war von dem Abriss der Hochstraße Süd betroffen. Die Hochstraße Süd ist in Bezug auf den Abriss ein Pilotprojekt und die Büroräume

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

positive Stimmen aus der Belegschaft und auch von Personen aus der Wohnbebauung. Das Hochhaus an der Hochstraße Süd ist deutlich näher an dem Abriss als die Randbebauung bei dem Abriss der Hochstraße Nord. Es gibt keine störungsfreie Baustelle, sowohl im Rückbau als auch im Aufbau, aber mit den getroffenen Maßnahmen z.B. auch bei dem Staubschutz, war die Belastung angemessen. Letzten Endes freuen sich alle auf die Verbesserung der Infrastruktur, auch mit lärmschutzbegleitenden Maßnahmen, sodass wir positiv in diese Phase gehen können.

Frage: (b) Ist auch an einen Schallschutz für die dort wohnende Bevölkerung gedacht worden? Dieser sollte, eventuell provisorisch, im besten Fall schon vor den anstehenden Arbeiten dort stehen. Es wäre von Vorteil, wenn der Flügel (Prinzregentenausgang/ Carl-Wurster-Platz) als quasi bereits vorhandener Schallschutz möglichst lange erhalten bleibt.

Antwort: Die Schallschutzgutachten haben die Lärmwerte an jedem Haus ermittelt und daraus die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet. Grob kann man es so zusammenfassen, dass die Häuser entlang der Stadtstraße einen passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster) erhalten.

Themenfeld: Abriss der Hochstraße Nord

Frage: (a) Wir werden durch den Abriss der Hochstraße Nord eine sehr große Menge an Bauschutt bekommen. Wenn dieser gesamte Bauschutt per LKW abtransportiert würde, dann wird das zusätzlich während der Bauphase den Straßenverkehr belasten. Wird denn ernsthaft geprüft, dass man auch die Eisenbahn oder das Schiff für den Abtransport des Bauschutts nutzen kann?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Zu ihrem Punkt bezüglich Bahn oder Schiff, und das ist wirklich der absolute Vorteil von einer Runde, wie wir sie heute durchführen, der Gedanke ist bis heute noch lange nicht dahin gewachsen, was da wirklich wann, wo und wie gemacht wird. Es gibt Konzepte und all das, aber den Hinweis mit dem Schiff, den finde ich extrem gut. Wir sind am Rhein. Wieso sollten wir das nicht nutzen? Das nehme ich absolut auf und finde den Hinweis sehr gut. Er kommt auf meine To-do-Liste für die Ausschreibung. Einen anderen Teil

des Bauschutts werden wir auch wiederverwenden. Wir haben das ein oder andere Objekt im Auge, das noch weit in der Planung drinnen ist, wo wir diese Stoffe hinfahren wollen. Es wird also mit Sicherheit ein Teil des Abraums über den LKW-Transport stattfinden, aber die Möglichkeiten mit Schiff und auch Bahn werden jetzt auch geprüft. Ich danke für den Hinweis.

Frage: (a) Eine Frage zu der Straßenverbindung in der Bleistraße, da soll eine Kurve gebaut werden auf die Konrad-Adenauer-Brücke direkt hoch. Warum wird das nicht jetzt schon gebaut, wenn das Baufeld frei ist, nach dem Abriss der Hochstraße Süd?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Der Hintergrund dafür ist der Bauablauf der Hochstraße Süd. Wenn wir jetzt untendrunter neue Straßenbahnanlagen bauen würden und dann ein Jahr später mit schweren Baggern darauf fahren, um die Brücke zu bauen, dann könnten wir danach die Straßenbahnverbindung gerade wiederherstellen, weil die bestimmt beschädigt worden ist. Insofern ist unsere Festlegung folgende: Sobald die Brückenpfeiler stehen und der Überbau eingehoben ist, fängt man unten mit der Straßenbahn an, sodass man sich nicht in die Quere kommt. Dann würde unten die Straßenbahn gebaut werden und oben auf der Brücke würde noch asphaltiert werden sowie Leitplanken und Laternen aufgestellt. Da hat man dann eine gewisse Überlappung. Es wäre wünschenswert, das schon jetzt zu haben, es ist eine großartige Verbindung, aber es funktioniert einfach nicht von dem Ablauf her. Wir müssen die Hochstraße Süd auch in einer gewissen Geschwindigkeit bauen können.

Herr Lappe: Ergänzend dazu, der Bau dieser Kurve bedarf eines Baurechts, um diese Kurve überhaupt zu realisieren und das braucht ebenfalls Zeit.

Frage: (b) Kann man sich den Abriss der Hochstraße Nord so vorstellen wie bei der Pilzhochstraße? Also auch mit Stützen, die vorher gebaut werden? Wie lange wird dieser Abriss dauern und wie wird der Bauschutt abtransportiert? Wie wird der Baustellenverkehr abgewickelt? Wie die Anlieger geschützt?

Antwort: Im Grunde wird der Abriss wie bei der Pilzhochstraße Süd vonstattengehen. Es werden Gerüste zur Abstützung und entsprechende Absperrungen erstellt werden, damit die Anwohnerinnen und Anwohner geschützt werden. Bei Bedarf müssen angrenzende Flächen für den öffentlichen Verkehr temporär gesperrt werden, um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können. Es werden aber auch Kräne zum Einsatz kommen.

Über die Dauer kann man derzeit noch nichts Definitives sagen, da wir weiterhin am Optimieren sind. Es gibt Ablaufpläne, die aber auch mit den späteren Abbruchunternehmen abgestimmt werden müssen.

Der Abtransport des Materials ist über LKW geplant, aber es sind auch Alternativen in der Überlegung.

Frage: (c) Müssen private Gebäude für die Stadtstraße weichen und wenn ja wie viele?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Das Rathauscenter ist ein privates Gebäude, welches von der Stadt gekauft wurde und das muss weichen. Andere Gebäude sind nicht betroffen.

Themenfeld: Zeitplan

Frage: (c) Wie sicher ist der vorgestellte Zeitplan?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Man kann sagen, dass er sehr sicher ist. Wir haben natürlich auch an der einen oder anderen Stelle Puffer eingebaut. Einer der absolut markanten Punkte ist eben der 1. Januar 2026, an dem die Hochstraße Süd fertig sein und dem Verkehr übergeben wird und wir dann eben auf die Hochstraße Nord schwenken und an den Abriss rangehen werden.

Frage: (c) Wie kann ein kurzer bzw. ein langer Zeitraum in Bezug auf den Abriss definiert werden?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Es gibt noch keine konkreten Zeitpläne für die Dauer der Abrisse. Die Hochstraße Süd wurde in 106 Tagen abgerissen. Durch die

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Hochrechnung der Länge der Hochstraße Nord könnte man die Dauer des Abrisses berechnen, allerdings ergibt sich dies nicht ganz so einfach. Das hängt damit zusammen, dass unter die Hochstraße Nord nicht überall Gerüste gestellt werden können, wie es bei der Hochstraße Süd der Fall war. Teilweise befinden sich unter der Hochstraße Nord Bahnbereiche, diese können nicht mit Gerüsten "bepflastert" werden. Somit gestaltet sich der Abriss deutlich schwieriger und der genaue Zeitraum kann nicht mit Zahlen ausgedrückt werden. Ich denke, das wäre eine gute Frage für die zukünftigen Beteiligungsschritte, da wir dann konkretere Aussagen geben können.

Frage: (c) Wie sicher ist, dass die Hochstraße Süd dann auch übernehmen kann? Wie sicher kann man sein?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Schon sehr sicher. Es gibt auch hier einen dezidierten Terminplan, der bis jetzt sehr gut eingehalten wird. Man kann nicht davon ausgehen, dass er 101 Prozent sicher ist, aber man kann sagen, es ist zu 99/95 Prozent sicher, dass das so funktionieren wird. Es gibt hier und da auch Puffer, und es gibt Meilensteine, die man ganz klar verfolgt und auch immer wieder auf den Tisch holt, um zu sehen, ob es irgendwo zu einer gefährlichen Situation kommen könnte. Dementsprechend hat man auch immer Möglichkeiten, dann auch zu reagieren. Das ist hier in einem Planablauf schon anders als zu dem Zeitpunkt damals, als man die Information bekommen hatte, dass die Pilzhochstraße abgerissen werden muss. Das ist definitiv ein Punkt gewesen, den hat keiner im Griff gehabt.

Frage: (a) Momentan explodieren die Baupreise bzw. die Verfügbarkeit von Baustoffen, sodass ich mich frage, wie die von ihnen angekündigten Zeiten und Abläufe eingehalten werden können oder wie viel Puffer da eingeplant ist?

Antwort: *Herr Dr. Drawer:* Klar, das ist in aller Munde, da vielleicht auch die ein oder andere Industrie aufgehört hat zu arbeiten. Beispielsweise hat die Kohleindustrie Auswirkungen auf den Zement. Da gibt es aber immer noch die Möglichkeit auf andere Stoffe auszuweichen. Parallel ist die Industrie gefragt, neue Wege zu erfinden. Da wird bereits auch in einigen Feldern geforscht. Ich denke, es ist noch nicht so drastisch, dass man davon ausgehen kann, dass man damit nicht

mehr bauen kann (was den Beton angeht). In dem Moment haben wir auch einen gewissen Vorteil dadurch, dass wir keine Hochstraße mehr bauen. Das ist, was den Beton angeht, nicht mehr der Stoff, den wir so brauchen werden. Klar, wir bauen die Brücke über den Güterbahnhof, das wird aber eine Stahlbrücke. Die Stadtstraße selbst wird ebenerdig gebaut, da wird der reine Baustoff Beton nicht mehr so benötigt.

4.3. Themenbereich Wirtschaftlichkeit

Dem Themenbereich Wirtschaftlichkeit wurden sieben Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder Einbindung regionaler Firmen, Realisierbarkeit, Lebensdauer und Kostenplanung unterteilt (s. Abbildung 11). Bei diesem Themenfeld stieß insbesondere die Kostenplanung (3 Fragen) auf Interesse.

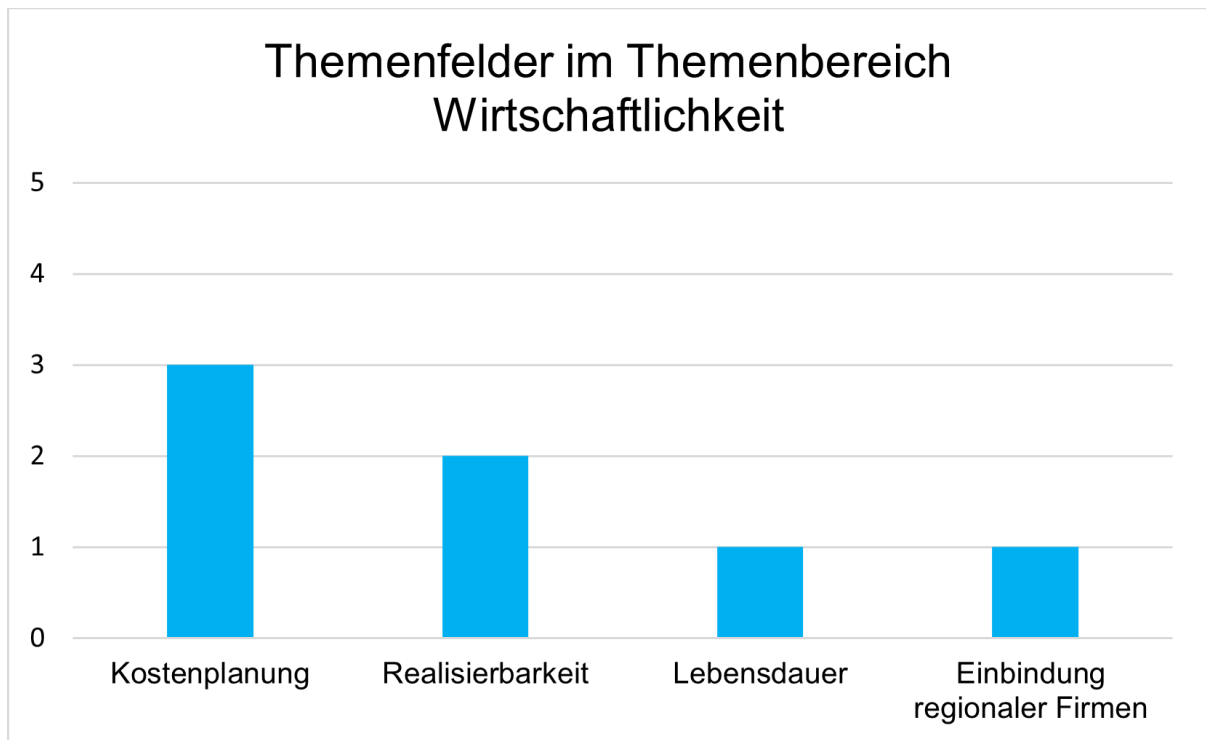


Abbildung 12: Themenbereich Wirtschaftlichkeit

Themenbereich: Wirtschaftlichkeit	
Themenfeld: Einbindung regionaler Firmen	
Frage:	(a) Werden regionale Firmen bei dem Bau eingebunden oder bevorzugt?
Antwort:	<i>Herr Berlenbach:</i> Nein natürlich nicht, wir kommen sonst in Teufelsküche. Wir werden europaweit ausschreiben und den billigsten nehmen, der sich europaweit bewirbt. ... Sagen wir mal so, das war jetzt ein bisschen süffisant, weil wir auch immer gehalten sind, den günstigsten zu beauftragen. Die europaweite

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Ausschreibung ist sinnvoll, man hat einen großen Bewerberkreis. Eine bayrische Firma ist nicht näher an Ludwigshafen als eine elsässische Firma. Warum sollte man nicht europaweit ausschreiben? Regionale Firmen können sich natürlich bewerben und können sich auch zusammenschließen. Es gibt gerade bei Großprojekten manchmal großartige Zusammenschlüsse von mittelständischen Unternehmen. Man wird es nicht beschränken können und dürfen. Ich würde es auch nicht wollen, weil der Wettbewerb schon das Salz in der Suppe ist. Das mit dem billigsten möchte ich nochmal ein bisschen einschränken, wir werden natürlich im Vorfeld Baufirmen aussuchen, Referenzprojekte verlangen, sodass wir gute Firmen nehmen. Aber von denen die billigsten.

Themenfeld: Realisierbarkeit

Frage: (b) Glauben Sie wirklich angesichts leerer Kassen und bisheriger Erfahrungen/Weltfremdheit mit Baufortschritt in Ludwigshafen an die zeitnahe Realisierbarkeit eines aus meiner Sicht größenwahnsinnigen Vorhabens? So war das Rathauscenter und die Hochstraße Nord eine gute Lösung für alle. Statt zu sanieren was besser und günstiger gewesen wäre machen sie das jetzt auch noch kaputt, ohne zu wissen, wo das neue Rathaus gebaut werden soll.

Antwort: Aufgabe der Verwaltung ist es, eine gute, funktionierende Infrastruktur für alle zu sichern und die Stadt so zu entwickeln, damit sie den Herausforderungen der Zukunft standhält. Die Erfordernisse zum Rückbau der Hochstraße Nord und zum Neubau der Stadtstraße wurde sachlich, technisch und wirtschaftlich ausführlich begutachtet und begründet. Am Ende standen nach einem demokratisch legitimierten Verfahren Ratsbeschlüsse. Sie können dies in der Mediathek nachlesen. Für die kommenden Jahre gibt es einen konkreten Zeitplan für die Stadtstraße. Auch zum Rückbau des Rathauses gibt es anhand der vorliegenden Untersuchungen keine wirtschaftlichen Alternativen. Daher hat der Stadtrat auch hier den Rückbau beschlossen. Zum Neubau des Rathauses hat der Stadtrat der Verwaltung Prüfungsaufträge aufgegeben.

Frage: (c) Inwiefern kann der mögliche Wechsel von Personen und Ansprechpartnern im Zuge der Bundestagswahlen hier eine Rolle spielen? Könnte das auch ein Nachteil sein?

Antwort: Antwort Herr Schwarz: Ich denke es gibt natürlich wechselnde Ansprechpartner, aber auf Bundesebene wissen wir noch gar nicht, was sich da einstellen wird. Ich bin da ganz optimistisch und glaube, dass dieses Projekt ganz unabhängig von Parteien und Fraktionen völlig unstrittig als eins der wichtigsten Infrastrukturprojekte hier im Dreiländereck dargestellt wird und dass wir uns auch über Legislaturperioden hinweg auf politische Aussagen verlassen können. Ich denke unser Land ist dafür bekannt, dass wir eigentlich eine zuverlässige Struktur haben und sich die Welt nicht in eine andere Richtung drehen wird. Da sind wir natürlich gefordert, alle neuen Akteure dann frühzeitig einzubinden, mitzunehmen, zu informieren, aber da sehe ich kein zusätzliches Risiko in der Finanzierung.

Themenfeld: Lebensdauer

Frage: (b) Mit welcher Lebensdauer wird für den Bau geplant? Wie lange kann der Neubau genutzt werden und wie lange wird Gewährleistung gefordert? Was sind die Kosten für den Betrieb?

Antwort: Die durchschnittlich zu erwartende Lebensdauer beträgt 50 Jahre, während sich die Gewährleistungsdauer an die jeweiligen Normen hält.

Die Kosten werden die derzeitigen nicht übersteigen, da wir ja keine durchgehende Brücke mehr haben werden.

Themenfeld: Kostenplanung

Frage: (b) Wie viel Euro vom Land und vom Bund wurden der Stadt bisher fest zugesagt, um die Finanzierung zu stemmen?

Antwort: Bund, Land und Stadt werden die bislang nicht genau bezifferbaren Kosten gemeinsam tragen. Zuletzt waren noch haushaltstechnische Fragen offen, aber es soll keinen Streit über die Verteilung der Kosten geben.

Ziel ist es, vor der anstehenden Bundestagswahl ein Konzept mit allen Kosten für den Abriss und Wiederaufbau beider (Hoch)straßen vorzulegen und auf Basis bisheriger Zusagen weiter zu verhandeln. Die alte Vereinbarung soll dann aktualisiert, die höheren Kosten berücksichtigt werden. Das Konzept ist für das Jahr 2021 angekündigt.

Auf Grund der hohen überregionalen Bedeutung der Straße und unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Ludwigshafen, hat die Verwaltung und die Kommunalpolitik stets eine angemessene Quotierung für eine Übernahme der Kosten gefordert. Förderungen seitens des Bundes und des Landes müssen mindestens der Höhe der Fördersätze beim Bau der Hochstraße Nord in den 80er Jahren entsprechen. Der seinerzeitige Förderschlüssel betrug rund 60 Prozent Bund, rund 25 Prozent Land und etwa 15 Prozent Stadt.

Die alte Förderzusage bezieht sich auf die erste Kostenschätzung der Stadtstraße (vor Umplanung, ohne Hochstraße Süd und ohne dynamische Kostenbetrachtung) in Höhe von 154,2 Mio. Euro.

Fragen: (c) Wie stellt sich die Finanzierung dar? Es gibt eine Finanzierungszusage von Land und Bund. Wie genau teilt sich die Finanzierung in Bezug darauf auf?

Antwort: *Herr Schwarz:* Es ist so, dass wir vor einigen Jahren eine Finanzierungszusage für die Sanierung der Hochstraße Nord hatten. Das waren damals statische Kosten und Bund und Land wollten sich daran beteiligen. Inzwischen hat sich ergeben, dass die Hochstraße Süd auch gesperrt und abgerissen werden musste und wir, als Stadt Ludwigshafen, fassen das Projekt der Infrastruktur der beiden Straßen zusammen. Für uns ist das ein zusammenhängendes Infrastrukturprojekt, dass zwei Länder und zwei Großstädte rheinübergreifend vernetzt. Das haben wir in den letzten Jahren und Monaten bei den Fördermittelegern thematisiert und dem kann im Prinzip auch gefolgt werden. Jetzt ist es unsere Aufgabe, die Kosten im Zuge der Planungen des Ersatzbaus der Hochstraße Süd genau zu ermitteln sowie mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Hochstraße Süd die Gesamtkosten darzustellen und dann

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

steigen wir wieder konkret in die Fördermittelgespräche ein. Dafür gibt es qualitative Zusagen, dass man uns hier in Ludwigshafen und der Region nicht alleine stehen lassen möchte. Die konkreten Summen, wir reden hier natürlich über hohe, dreistellige Millionenbeträge, die kann man dann auch schon mit einer Nachkommastelle im Milliardenbereich darstellen. Das werden noch schwere Gespräche, aber ich habe ja gesagt, wir hatten bisher nur positive Zusagen von allen Beteiligten, sowohl im Land als auch auf Bundesebene und wir sind uns sicher, dass wir uns darauf auch verlassen können. Damit wir dann auch mit einem Finanzierungsanteil zurückgelassen werden, den wir dann als Stadt stemmen können. Ich darf aber auch nicht zu viel preisgeben, um meine Verhandlungsposition gegenüber den Fördermittelgebern nicht zu schwächen.

Frage: (b) Laut Aussage aus Dez. 2020 sollte die Finanzierungsrunde in Q2 mit dem Land und dem Bund abgeschlossen sein. Und damit ganz konkretes Ziel vor Ende der Legislaturperiode in Berlin. Ist dies geschehen? Bitte die Kostenplanung und Kostenzusagen im Detail veröffentlichen.

Antwort: Für die Hochstraße Nord gibt es einen positiven Vorbescheid des Bundes. Bei der Hochstraße Süd muss erst die Vorplanung abgeschlossen sein. Die vorliegende Kostenberechnung für die Stadtstraße muss noch angepasst werden. Hierfür wird jedoch erst der Planfeststellungsbeschluss abgewartet. Für die Hochstraße Süd wird die Kostenschätzung im Oktober vorliegen.

4.4. Themenbereich Umwelt

Dem Themenbereich Umwelt wurden fünf Fragen zugeordnet. Dementsprechend waren die Anliegen und Nachfragen zu diesem Themenbereich am geringsten. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Abgasbelastung**, **Grünverbindung** und **Klimaschutz** unterteilt (s. Abbildung 12). Besonders von Interesse war in diesem Themenbereich das Themenfeld Klimaschutz (3 Fragen).

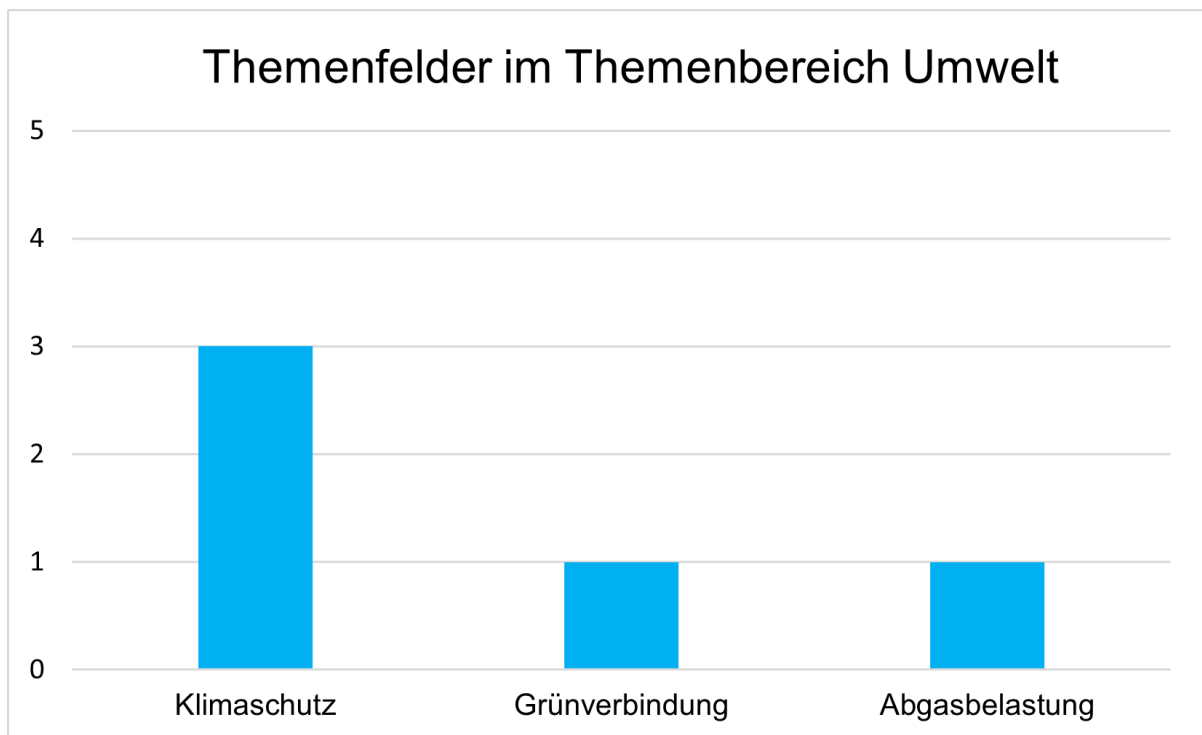


Abbildung 13: Themenbereich Umwelt

Themenbereich: Umwelt

Themenfeld: Abgasbelastung

Frage: (c) Wie sieht es aus mit der Abgasbelastung der neuen Stadtstraße im Vergleich zur jetzigen Hochstraße? Gibt es Zahlen, Gutachten oder Prognosen auf die Sie sich beziehen können?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Wir haben Lufthygienegutachten gemacht, welche genau das untersuchen. Es gibt verschiedene Schadstoffe z.B. Feinstaub oder Stickstoffdioxid und diese beiden Werte werden hinsichtlich der Beeinträchtigung untersucht. Laut den Gutachten werden alle Grenzwerte deutlich unterschritten. Es gibt eine ziemlich breite Straße, eine gute Belüftung und zwei Baumreihen am Rand der Straße und das wirkt sich dann in Hinblick auf diese Schadstoffe sehr positiv für die Anwohnenden aus. In den Gutachten wird der Rückgang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nicht abgebildet, dies wird sich aber auch bemerkbar machen. Dementsprechend wird die Schadstoffbelastung wahrscheinlich noch viel niedriger sein, als in den Gutachten angegeben.

Themenfeld: Grünverbindung

Frage: (b) Bietet die Verschwenkung nach Süden die Chance, den Grünzug vom Friedenspark hin zum Rhein zu verbreitern und soll diese Chance wenigstens zum Teil genutzt werden? So könnte der Grünzug bspw. um 10 bis 15 Meter verbreitert werden. Das hätte auch zur Folge, dass durch mehr Grün und größeren Abstand die Lärmemissionen in den anliegenden Wohngebieten noch etwas verringert würden.

Antwort: Die Nutzung der Flächen entlang der Stadtstraße wird zukünftig in einem Diskussionsprozess mit den Bürger*innen festgelegt. Die neue Lösung bietet auf der Nordseite, wie Sie richtig sehen, die Möglichkeit zusätzlicher Grünstrukturen. Zu beachten ist hierbei auch die Situation unter der Erde. Direkt vor dem

Kreishaus verläuft der "BASF-Tunnel" der Deutschen Bahn, der nicht mit Bäumen bepflanzt werden darf, aber natürlich mit Hecken oder Gras. Insofern ist das ein Bereich, der sehr gut nach den Wünschen der Bürger*innen gestaltet werden kann.

Themenfeld: Klimaschutz

Frage: (b) Wie viel CO₂ wird durch den Bau emittiert, gibt es eine CO₂-Emissionsberechnung für den Bau, der auch Beton, Logistik, erhöhte Nutzung berücksichtigt?

Antwort: Ein solches Gutachten kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erstellt werden, denn die CO₂-Emission der Helmut-Kohl-Allee muss auf mindestens 80 Jahre Nutzungszeit betrachtet werden. Entlang der Straße werden (wie im gesamten Stadtgebiet) weitere Baumpflanzungen vorgenommen, die CO₂ binden und so für einen Ausgleich sorgen.

Frage: (b) u. (a) In den heißer werdenden Sommern, besonders im Rheingraben, muss in der Stadt so gebaut werden, dass sich u.a. Hitze nicht staut. Damit ist ein völliges Umdenken beim Bauen nötig. Statt Stahl und Zements, einem Klimakiller, brauchen wir Holz, Lehm, Klinker und viel Begrünung an den aufgelockerten Fassaden und Dächern sowie langlebige Gebäude. Keine Investoren, die schnelles Geld machen wollen. Keine Höchstpreisvergabe des Bodens. Wir brauchen klare Vorgaben durch die Politik und Verwaltung.

Antwort: Die Entwicklung des neuen Stadtquartiers entlang der Stadtstraße wird Ludwigshafen die kommenden Jahre über begleiten. Im Umfeld der Stadtstraße soll ein nachhaltiges, innovatives, ökologisches und zugleich innerstädtisches Quartier entstehen. Zur Entwicklung einer Quartiersstrategie lässt sich die Stadt wissenschaftlich beraten. Kriterien sind unter anderem Umweltgerechtigkeit und Resilienz.

Hier ein Link zum Hauptausschuss vom 26. April 2021: https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0040.php?_ksinr=20063151.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

4.5. Themenbereich Sonstiges

Dem Themenbereich Sonstiges wurden 9 Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Nachhaltige Bebauung, Bürgerbeteiligung, Nahversorgung, Architektonische Gestaltung, Name der Stadtstraße und Seilbahn** unterteilt (s. Abbildung 14). In diesem Themenbereich interessierten sich die Beteiligten vor allem für die Themenfelder Nachhaltige Bebauung (2 Fragen), Bürgerbeteiligung (2 Fragen) und Nahversorgung (2 Fragen).

Themenbereich: Sonstiges

Themenfeld: Nachhaltige Bebauung

Frage: (c) Die freiwerdenden Flächen sollen ja ökologisch bebaut werden. Wie kann man sich das vorstellen und was ist hier genau geplant? Büros oder Wohnbebauung?

Antwort: Für die Entwicklung der neu entstehenden Flächen um die künftige Stadtstraße wird von der LuCityEntwicklungs-Gesellschaft (LCE) als Grundlage für die beabsichtigte Erarbeitung eines Strukturkonzeptes eine Quartiersstrategie formuliert werden. Hierfür soll das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) mit seinem Forschungsbereich Stadtsystem-Gestaltung beauftragt werden. Dort forschen und arbeiten rund 60 Ingenieurinnen und Ingenieure, Stadtplanerinnen und Stadtplaner, Informatikerinnen und Informatiker, Wirtschaftswissenschaftlerinnen und Wirtschaftswissenschaftler sowie Soziologinnen und Soziologen gemeinsam an Systemlösungen für die Städte der Zukunft.

Das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) beteiligt sich an dem Netzwerk "Morgenstadt Initiative". Im Zuge dessen werden Innovationen in Zusammenarbeit mit Kommunen und Unternehmen für die Stadt von morgen vorausgedacht, entwickelt und erprobt. Hierbei wird u.a. die Zukunftsfähigkeit einer Stadt anhand der vier Säulen lebenswerte, umweltgerechte, innovative und resiliente Stadt gemessen.

Frage: (b) Wem gehören die Grundstücke entlang der neuen Stadtstraße? Wenn sie der Stadt gehören, stellt sich die Frage, zu welchen Konditionen und an wen

und unter welchen Bedingungen sie verkauft/vergeben werden. Wie stellt die Stadt sicher, dass eine klimagerechte u. nachhaltige Bebauung mit bezahlbarem Wohnraum entsteht? Eine Wiederholung der Rheinallee muss dringend vermieden werden.

Antwort: Für die Entwicklung der neu entstehenden Flächen um die künftige Stadtstraße wird von der LuCityEntwicklungs-Gesellschaft (LCE) als Grundlage für die beabsichtigte Erarbeitung eines Strukturkonzeptes eine Quartiersstrategie formuliert werden. Hierfür soll das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) mit seinem Forschungsbereich Stadtsystem-Gestaltung beauftragt werden. Dort forschen und arbeiten rund 60 Ingenieurinnen und Ingenieure, Stadtplanerinnen und Stadtplaner, Informatikerinnen und Informatiker, Wirtschaftswissenschaftlerinnen und Wirtschaftswissenschaftler sowie Soziologinnen und Soziologen gemeinsam an Systemlösungen für die Städte der Zukunft.

Das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) beteiligt sich an dem Netzwerk "Morgenstadt Initiative". Im Zuge dessen werden Innovationen in Zusammenarbeit mit Kommunen und Unternehmen für die Stadt von morgen vorausgedacht, entwickelt und erprobt. Hierbei wird u.a. die Zukunftsfähigkeit einer Stadt anhand der vier Säulen lebenswerte, umweltgerechte, innovative und resiliente Stadt gemessen.

Themenfeld: Bürgerbeteiligung

Frage: (a) Wann gibt es Informationen über die weiteren Planungen der Hochstraße Süd?

Antwort: Die Stadtverwaltung wird informieren, sobald die Planungen die notwendige Reife haben. Die wird voraussichtlich im Spätsommer/Herbst der Fall sein.

Frage: (b) Verkürzt das Verfahren der Bürgerbeteiligung die Projektdauer durch weniger Klagen oder verlängert es die Dauer des Projektes durch immer wieder notwendige Bürgerforen?

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Antwort: Planungsverfahren und Bauphasen sind sehr komplex und dauern Jahre. Mit ihrer freiwilligen, frühzeitigen Bürgerbeteiligung von Anfang an möchte die Stadt Ludwigshafen der Öffentlichkeit erklären, warum sie wie wann plant und handelt. Damit sollen Entscheidungen nachvollziehbar werden. Zugleich möchte die Stadt gerade in die frühen Planungsphasen Hinweise aus der Bürgerschaft berücksichtigen, wenn es möglich ist.

Wir verstehen Planung auch als Form von Dialog: Wir planen nicht „von oben“ über die Köpfe der Menschen hinweg, sondern entwickeln unsere Stadt gemeinsam. Darin sieht die Stadt eine Bereicherung für alle Interessierten.

Themenfeld: Name der Stadtstraße

Fragen: Warum muss die Stadtstraße einen Namen nach einem Politiker bekommen? Ich wäre dafür sie nicht nach einem Politiker oder einer Person zu benennen.

Antwort: Über die Benennung von Straßen entscheidet der Stadtrat als demokratisch gewählte Vertretung der Bürgerschaft. Die im Rat vertretenen Parteien müssen sich also mehrheitlich für einen Vorschlag aussprechenden. In Ludwigshafen entscheidet oftmals auch der Bau- und Grundstücksausschuss, weil der Stadtrat dies an dieses Gremium vorher delegiert hat.

Themenfeld: Architektonische Gestaltung

Frage: (b) Aktuell ohne die Hochstraße wirkt der Berliner Platz hell und erleichtert - eine Wohltat. Kann man beim Neubau auf eine leichte, helle Hochstraße, eventuell mit schicken Designaspekten achten? Statt wieder nur alles zu zubetonieren? Städte wie Kopenhagen, Rotterdam etc. machen es vor, wie man „charmante“ Brücken baut.

Antwort: Das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes erlaubt es, innerhalb gewisser Regeln und Rahmenbedingungen einen Ersatzbau zu planen und zu bauen. Dafür kann auf ein zeitintensives Planfeststellungsverfahren verzichtet werden.

Dieser Ersatzbau folgt im Wesentlichen den technischen Vorgaben der ursprünglichen Brücke wie gleiche Höhe, gleiche Leistungsfähigkeit oder gleich Führung.

Ziel der Stadt Ludwigshafen ist es, die Hochstraße Süd in ganzer Länge für den Verkehr nutzbar zu machen, damit diese wichtige Verkehrsader für die Region wieder funktioniert. Denn auf der anderen Seite wird die Hochstraße Nord auf jeden Fall abgerissen.

Beim Ersatzbau wird der Bereich unter der Brücke definitiv luftiger als vorher, da die neuen Stützen geringere Abmessungen haben werden. Darüber hinaus wird ein modernes Beleuchtungssystem mitintegriert und eine neue Radschnellverbindung unter der Brücke realisiert.

Themenfeld: Nahversorgung

Frage: (b) Gibt es schon konkrete Pläne, wo nach dem Abriss des Rathauscenters ein Nahversorger gebaut wird? Rewe muss ja auch Ende des Jahres schließen. Nicht jeder ist so mobil, dass er zum Einkaufen bis zur Industriestraße gelangen kann...

Antwort: Im Stadtteil Nord/Hemshof gibt es verschiedene Einzelhandelsbetriebe wie beispielsweise Lebensmittelgeschäfte, Bäckereien, Drogerien, Apotheken und Getränkemärkte, die in fußläufiger Entfernung eine Grundversorgung gewährleisten.

Darüber hinaus ist die W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Ludwigshafen am Rhein kontinuierlich in vielfältiger Weise darum bemüht, bestehende Einzelhandelsbetriebe innerhalb des Stadtteils zu unterstützen und neue Betriebe anzusiedeln.

Die Stadtverwaltung erarbeitet außerdem derzeit ein neues Konzept für die Nahversorgung, was voraussichtlich im Jahr 2022 vorliegen wird. Darin wird unter anderem eine Darstellung der Einzelhandelssituation, eine Bewertung der Versorgungssituation sowie die Festlegung von diesbezüglichen Entwicklungsmöglichkeiten und Planungsziele für den Stadtteil Nord/Hemshof enthalten sein.

Frage: (c) Auf Grund des Abrisses des Rathauscenters gibt es Bedenken um die zentrumsnahe Nahversorgung. Welche Entwicklungen und/oder Kompensationsmaßnahmen sind in Bezug darauf geplant? Was kann man alternativ nutzen?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Im Rathauscenter gibt es natürlich einige Geschäfte z. B. einen Lebensmittelsupermarkt, einige Imbissbuden, Drogerieläden und ein paar Bekleidungswarengeschäfte. Die Innenstadt, also die Bismarckstraße, bieten diesen Geschäften die Möglichkeiten leerstehende Räumlichkeiten dort und in der Ludwigsstraße anzumieten. Ich denke insofern können die, die dort seit langem wirtschaftlich gut aufgestellt sind, ihr Geschäft 50 Meter weiter in die Bismarckstraße verlagern.

Herr Schwarz: Die Stadtverwaltung Ludwigshafen wird natürlich nicht anfangen Lebensmittelgeschäfte zu betreiben. Das ist nicht unsere Kernkompetenz, daher können wir nur die Rahmenbedingungen beeinflussen und über Kommunikation unseren Beitrag dazu leisten. Der Einzelhandel ist sich der Situation bewusst und sieht die Chancen, die sich aus dem Wegfall des Rathauscenters ergeben. Es gibt vielfältige Gespräche, insbesondere auch mit unserer Wirtschafts- und Entwicklungsgesellschaft. Sie ist auch Vermittler zwischen gewerblichen Leerständen und Interessenten. Da laufen grade einige Gespräche, daher machen ich mir keine Sorgen, dass es neben dem bereits bestehenden Angebot auch noch sinnvolle Ergänzungen geben wird, wo die Kundennachfrage auch gegeben ist.

Themenfeld: Seilbahn

Frage: (b) Ich fordere die Verantwortlichen auf, in die Baumaßnahmen den ÖPNV kostengünstig und nachhaltig zu integrieren. Jetzt ist die Zeit und die Chance. Am Rheinufer eine Kabinenseilbahn (mit Personen- und Lastenkabinen) nach Mannheim wäre ein wegweisender Fortschritt. Sofern keine Straßenbahnanbindung an die Seilbahnstationen möglich ist, kann der gleiche vielfach nutzbringende Effekt auch mit Bushaltestellen erreicht werden. Urbane Seilbahnen sind kostengünstige und effizient!

Antwort: Für eine Seilbahnverbindung zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurde bereits eine Potentialuntersuchung durchgeführt. Diese ergab keinen Nutzen für eine derartige Seilbahnverbindung. Vielmehr wurden nur Verlagerungseffekte weg von Bahnen und Bussen festgestellt. Deshalb hat der Verkehrsverbund vorgeschlagen, das Thema Seilbahn nicht mehr weiterzuverfolgen. Ein größerer Nutzen ist durch den Ausbau des vorhandenen Stadtbahnangebotes zu erzielen, indem Takte verdichtet und neue Direktverbindungen geschaffen werden. Entsprechende Erweiterungen sind bereits eingeplant.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

5. Ausblick

In diesem Jahr wird die Stadt Ludwigshafen weitere Beteiligungsangebote umsetzen. Im dritten Quartal sind Dialogangebote zum Planungsstand des Ersatzbaus der ehemaligen Pilzhochstraße vorgesehen. Erläutert wird dann aller Voraussicht nach das Planungs- und Entscheidungsverfahren sowie dessen Grenzen. Zum Ende des Jahres und mit der Räumung des Rathauses und Rathaus-Center können dann Details zum Abriss bekanntgegeben werden. Bürger*innen sind dazu eingeladen, sich anlassbezogen mit Hinweisen, Anregungen und Kritik einzubringen.

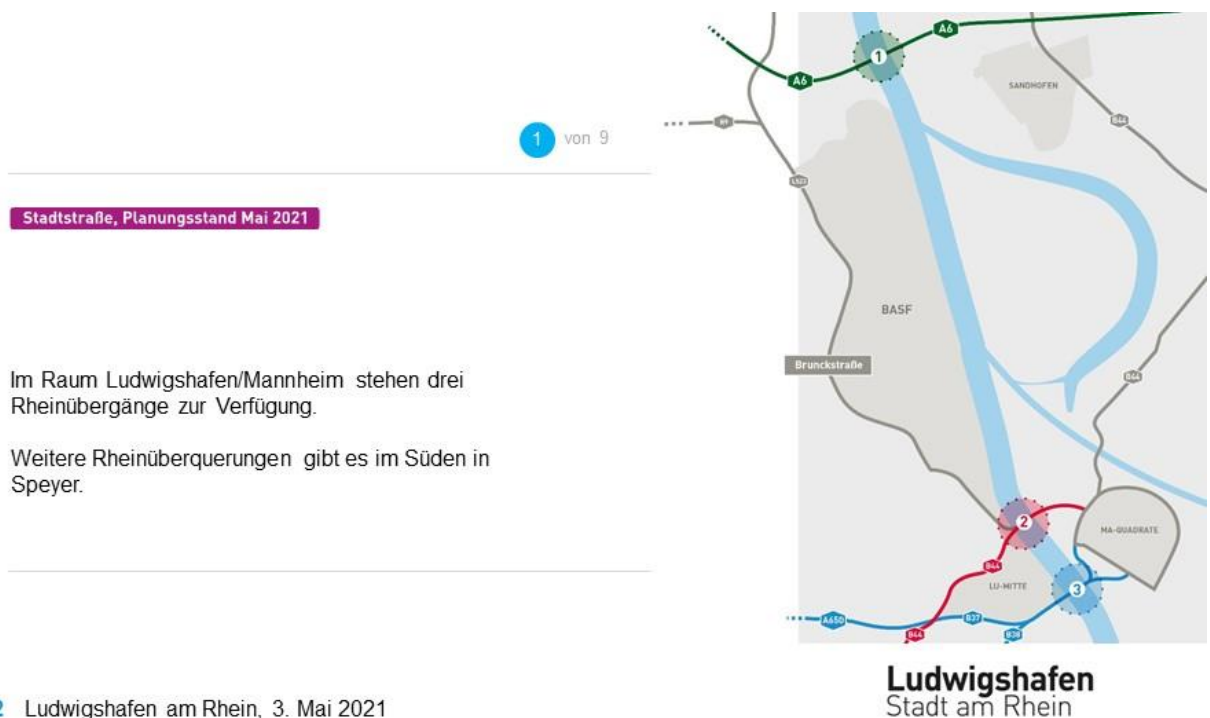
Es besteht zudem permanent die Möglichkeit, sich über die Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de zu informieren. Aktuelle Informationen und Ankündigungen weiterer Veranstaltungen werden dort und auf den Social Media-Kanälen der Stadtverwaltung veröffentlicht.

6. Anhang: Planungen zur Verschwenkung der Stadtstraße

Die folgenden Abbildungen veranschaulichen die Planungen zur Verschwenkung der Stadtstraße, wie sie in den Veranstaltungen im Mai vorgestellt wurden.

Wie eine intensive technische Prüfung gezeigt hat, kann eine sanfte Verschwenkung der Stadtstraße deutliche Vorteile während der Bauphase und des Abrisses der Hochstraße Nord erzielen. Die Bauabläufe werden vereinfacht und dadurch die verkehrliche Leistungsfähigkeit während der Bauzeit verbessert. Die Verkehrsbeeinträchtigungen werden deutlich geringer ausfallen als bei der ursprünglichen Führung. Zugleich sorgen klare Bauabläufe für mehr Übersichtlichkeit und eine gute Orientierung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Zur Zeitersparnis kommen volkswirtschaftliche Vorteile.

Abbildung 14-22: Planungen zur Verschwenkung der Stadtstraße.

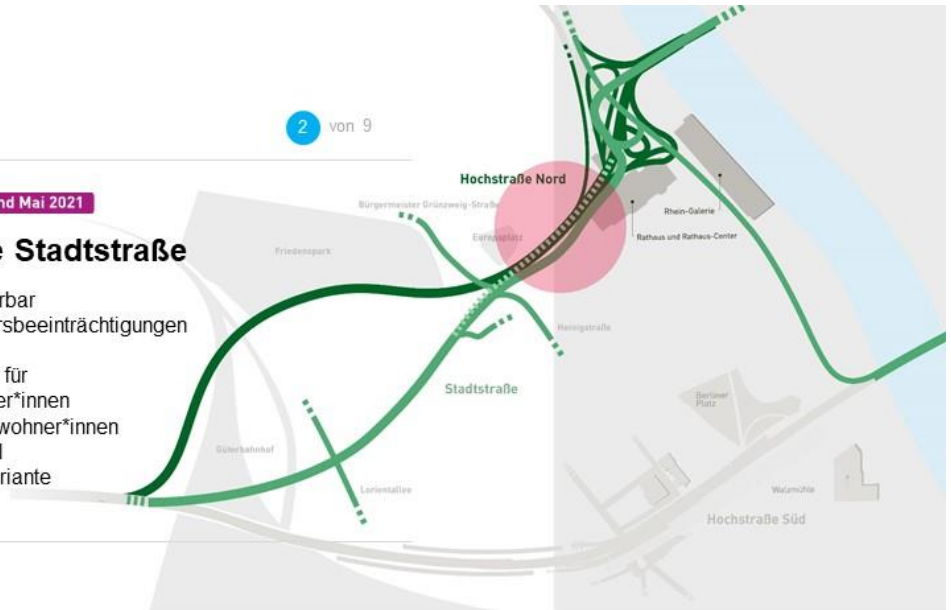


2 von 9

Stadtstraße, Planungsstand Mai 2021

verschwenkte Stadtstraße

- ✓ technisch realisierbar
- ✓ geringere Verkehrsbeeinträchtigungen
- ✓ klare Bauabläufe
- ✓ gute Orientierung für Verkehrsteilnehmer*innen
- ✓ Entlastung für Anwohner*innen
- ✓ ökologisch neutral
- ✓ wirtschaftliche Variante



3 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

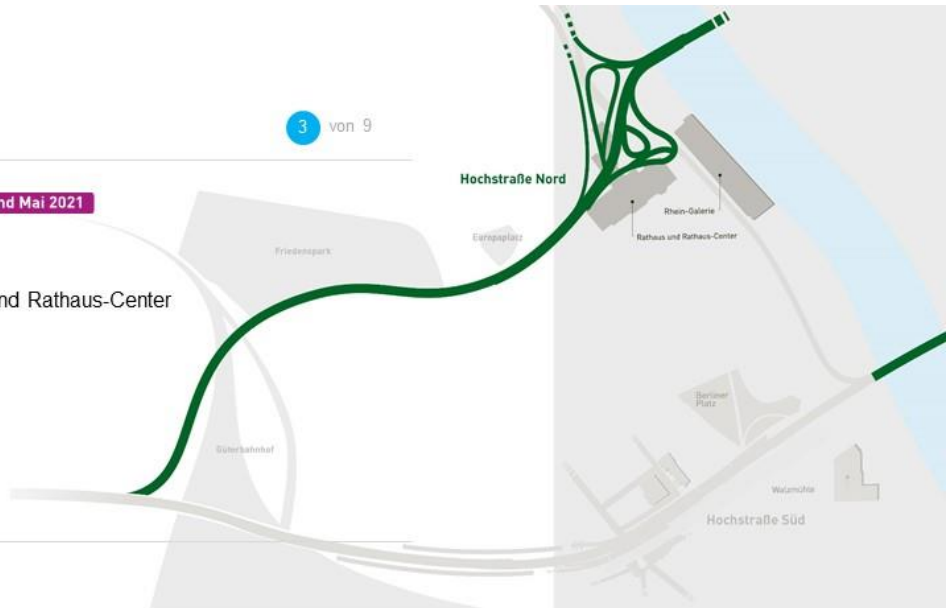
3 von 9

Stadtstraße, Planungsstand Mai 2021

2021

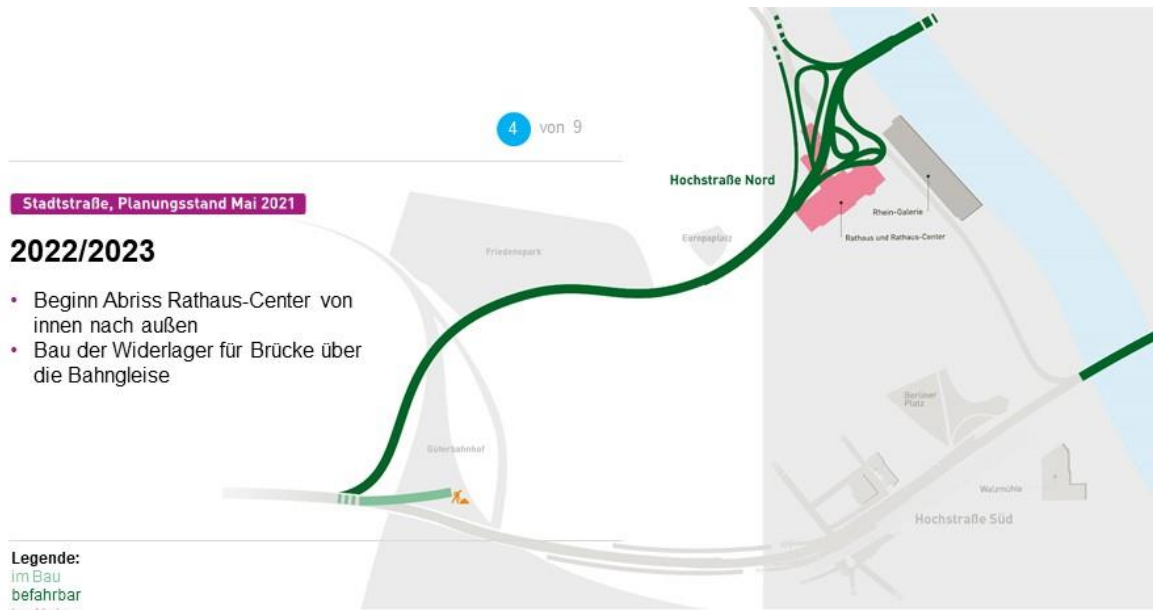
- Hochstraße Nord und Rathaus-Center

Legende:
befahrbar



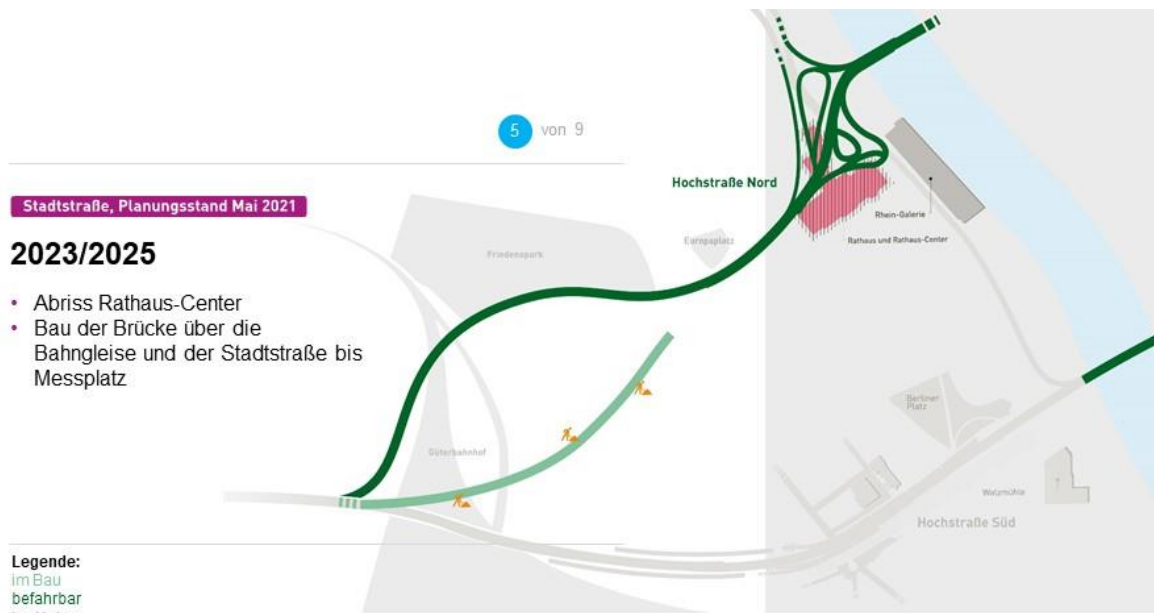
4 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Ludwigshafen
Stadt am Rhein



5 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Ludwigshafen
Stadt am Rhein



6 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

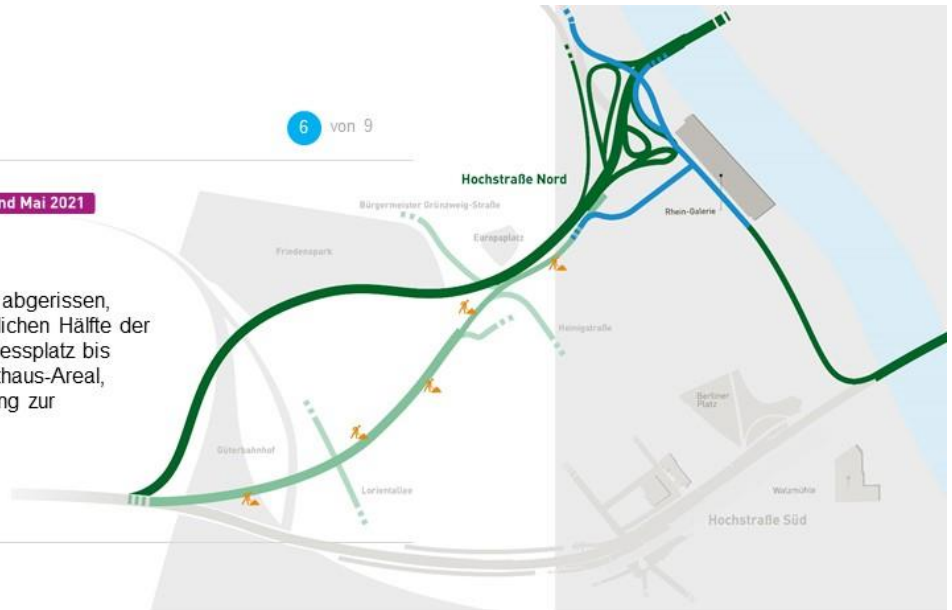
Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Stadtstraße, Planungsstand Mai 2021

2025

- Rathaus-Center ist abgerissen,
- Baubeginn der südlichen Hälfte der Stadtstraße vom Messplatz bis zum ehemalige Rathaus-Areal,
- temporäre Anbindung zur Rheinuferstraße

Legende:
 temporär
 im Bau
 befahrbar



Ludwigshafen
 Stadt am Rhein

7 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Stadtstraße, Planungsstand Mai 2021

2026

- Hochstraße Süd ist komplett befahrbar
- Stadtstraße ist auf der südlichen Hälfte in beide Richtungen befahrbar (vom Messplatz bis ehemaliges Rathaus-Areal)
- Beginn des Abbruchs Nordbrückenkopf

Legende:
 temporär
 im Bau
 befahrbar
 im Abriss



Ludwigshafen
 Stadt am Rhein

8 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Stadtstraße, Planungsstand Mai 2021

2027

- Westbrücke ist befahrbar
- Stadtstraße ist auf der südlichen Hälfte in beide Richtungen befahrbar (vom Messplatz bis ehemaliges Rathaus-Areal)

Legende:
 temporär
 im Bau
 befahrbar
 im Abriss



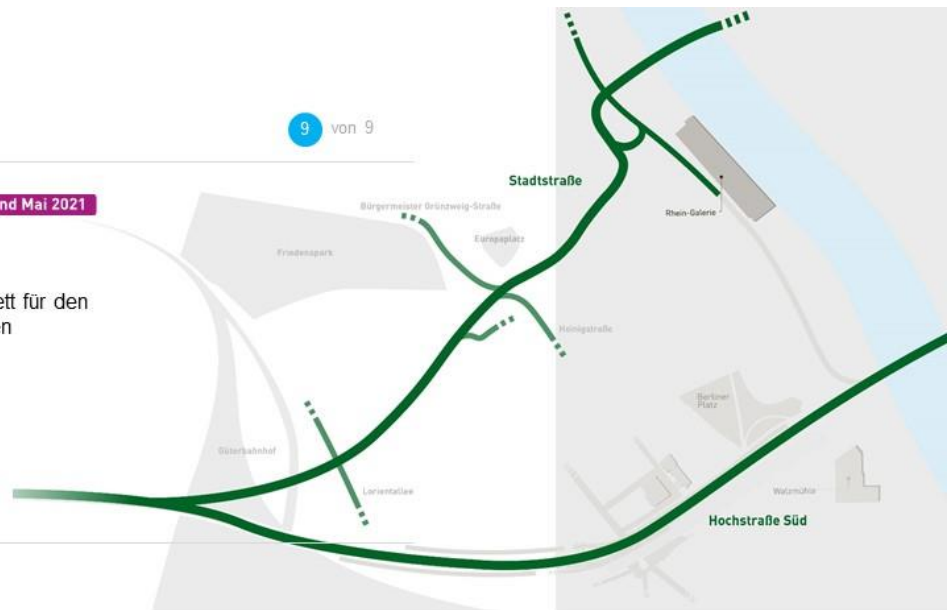
9 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Stadtstraße, Planungsstand Mai 2021

2030

- Stadtstraße komplett für den Verkehr freigegeben



10 Ludwigshafen am Rhein, 3. Mai 2021

Ludwigshafen
Stadt am Rhein