



Ludwigshafen diskutiert

„Hochstraßen und Rathaus: Wie geht es weiter?“
Auswertungsbericht des Online-Dialogs
September/Oktober 2020

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Bereich Öffentlichkeitsarbeit

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

www.ludwigshafen-diskutiert.de

Stand: November 2020

Erstellt durch:

ZebraLog GmbH

Niederlassung Bonn

Adenauerallee 15

53111 Bonn

Marie-Luise Schlander

schlander@zebralog.de

Jacqueline Fuchs

j.fuchs@zebralog.de

Alle Fotos im Dokument © Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein
Titelbild: Blick auf Rathaus und Rathaus-Center in Ludwigshafen.

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze	4
2. Steckbrief	6
3. Inhaltliche Auswertung.....	7
3.1. Themenbereich Integrierte Planung	8
3.2. Themenbereich Verkehr	23
3.3. Themenbereich Rathaus/Rathaus-Center	37
3.4. Themenbereich Finanzierung	41
4. Ausblick.....	46
5. Bilder- Galerie.....	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Informationsbereich zum Online-Dialog.....	5
Abbildung 2: Darstellung einer Frage	5
Abbildung 3: Screenshot zur Online-Beteiligung	5
Abbildung 4: Bürgersprechstunde am 1. Oktober 2020.....	5
Abbildung 5: Anzahl der Beiträge nach Kategorien	7
Abbildung 6: Themenbereich Integrierte Planung	8

1. Das Wichtigste in Kürze

Vom 22. September bis zum 8. Oktober 2020 fand ein Online-Dialog unter dem Titel „Hochstraßen und Rathaus: Wie geht es weiter?“ statt. Vor Beginn des Dialogangebots hatte der Stadtrat in seiner Sitzung am 21. September 2020 dem Abriss des Rathauses und des Rathaus-Centers zugestimmt und damit den Weg frei gemacht für die Prüfung einer optimierten Streckenführung der Stadtstraße. Für den Neubau des Rathauses soll eine ergebnisoffene Standortprüfung erfolgen. Der Online-Dialog war ein Informationsangebot der Stadt Ludwigshafen, bei dem Bürger*innen ihre Fragen zur Gesamtplanung stellen konnten.

Ergänzend zum Online-Dialog wurde am 1. Oktober von 18 bis 20 Uhr eine Bürgersprechstunde angeboten. Aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie wurde die Veranstaltung erneut als interaktives Online-Format mit Fragerunden aus einem Live-Chat durchgeführt. Über den Live-Chat konnten Interessierte ihre Fragen und Anmerkungen direkt an das Moderationsteam sowie die Fachexpert*innen der Stadt Ludwigshafen richten. Es standen Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Alexander Thewalt, Kämmerer Andreas Schwarz und weitere Expert*innen der Stadtverwaltung Rede und Antwort zum aktuellen Sachstand. Fragen wurden direkt beantwortet.

Die Themenbereiche Integrierte Planung und Verkehr waren besonders präsent. Darüber hinaus wurden Fragen zu den Themen Rathaus/Rathaus-Center und Finanzierung gestellt.

Die Abbildungen 1 bis 4 geben einen Eindruck des Online-Dialogs und der Bürgersprechstunde auf www.ludwigshafen-diskutiert.de wieder. Dabei werden der Informationsbereich zum Online-Dialog, die einzelnen Fragen und Antworten auf der Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de und die zweite digitale Bürgersprechstunde dargestellt.



Informationen

Worum geht es?

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 21. September 2020 dem Abriss des Rathauses und des Rathaus-Centers zugestimmt und den Weg frei gemacht für die Prüfung einer optimierten Streckenführung der Stadtstraße.

Bürgerdialog und Online-Sprechstunde

Links

- Übersicht der Bau- und Verfahrensschritte von Hochstraße Nord und Süd 2020–2026
- Informationen von OB Jutta Steinruck zum Sonderstadtrat Hochstraßen am 21. September 2020
- Video: Informationen zur Pilzhochstraße und zur Weißen Hochstraße

Downloads

Abbildung 1: Informationsbereich zum Online-Dialog

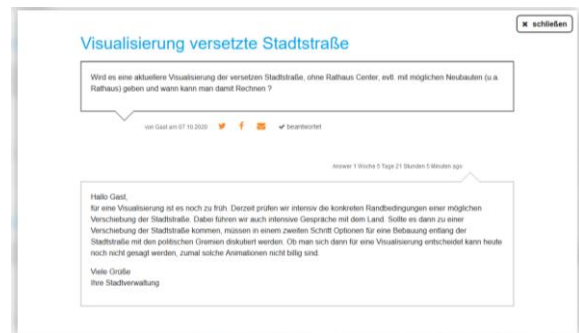
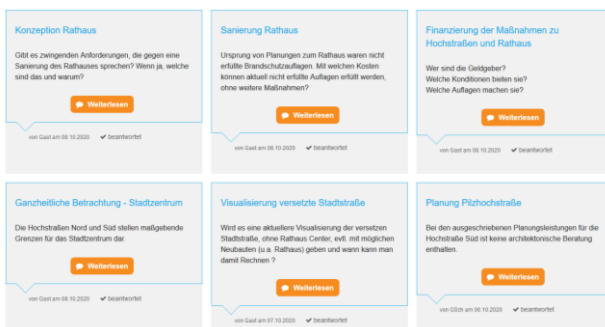
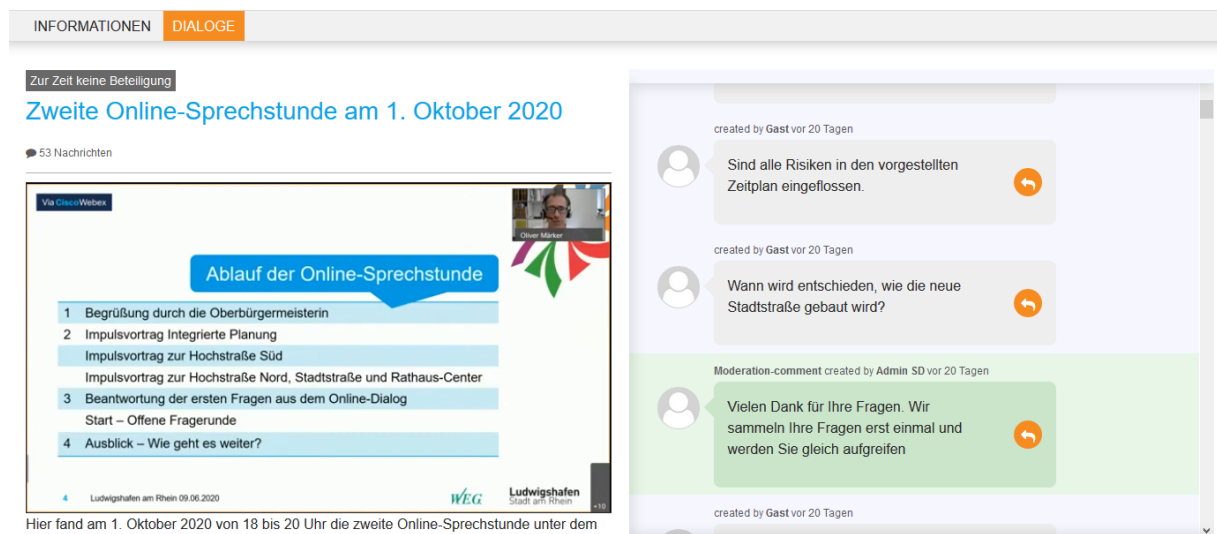


Abbildung 3: Screenshot zur Online-Beteiligung

Abbildung 2: Darstellung einer Frage



Hier fand am 1. Oktober 2020 von 18 bis 20 Uhr die zweite Online-Sprechstunde unter dem Motto "Hochstraßen und Rathaus: Wie geht es weiter?" statt. Sie finden die Aufzeichnung der Veranstaltung oben stehend.

Über den Live-Chat auf der rechten Seite konnten Sie Ihre Fragen und Anmerkungen direkt an das Moderationsteam sowie die Fachexpertinnen und Fachexperten der Stadt

Abbildung 4: Bürgersprechstunde am 1. Oktober 2020

2. Steckbrief

- **Zeitraum Online-Dialog:**
22. September bis 8. Oktober 2020
- **Zeitraum Bürgersprechstunde:**
1. Oktober 2020, von 18 bis 20 Uhr
- **Hintergrund:**
Am 21. September wurde in der Sitzung des Stadtrates dem Abriss des Rathauses und des Rathaus-Centers zugestimmt. Entsprechende Gutachten liegen vor. Durch den Abriss wird das Rathaus-Areal komplett verfügbar und kann überplant werden. Die Verwaltung wird zeitnah prüfen, welche Vorteile eine vorsichtige Verschwenkung der Stadtstraße in südliche Richtung bei Bauzeiten, Entwicklungspotenzial, Bauabläufen, verkehrlicher Leistungsfähigkeit und auch Kosten mit sich bringt. Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren soll dadurch nicht verzögert werden. Des Weiteren ist der Abriss der Pilzhochstraße fast beendet und die Planungsleistungen für den Ersatzbau wurden in der gleichen Stadtratssitzung vergeben. Zudem liegen die Nachrechnungen zur Weißen Hochstraße vor. Es wurden keine außergewöhnlichen Schäden festgestellt, sodass die Sanierung bis Ende 2025 erfolgen wird.
- **Ablauf:**
Um Fragen beim Online-Dialog zu stellen, konnten sich die Personen registrieren und einloggen oder als Gast teilnehmen. Es konnten pro Person beliebig viele Fragen eingereicht werden. Die gestellten Fragen wurden von der Stadtverwaltung und von ZebraLog moderiert und hinsichtlich der Dialogregeln überprüft. Die Antwort erfolgte durch die Stadtverwaltung innerhalb von wenigen Tagen. Im Rahmen der Bürgersprechstunde konnten Fragen im Live-Chat gestellt werden. Diese wurden von der Moderation aufgegriffen und an die Fachplaner*innen gerichtet. Eine Registrierung zur Teilnahme am Live-Chat war nicht erforderlich.
- **Öffentlichkeitsarbeit:**
Der Online-Dialog und die Bürgersprechstunde wurden auf www.ludwigshafen-diskutiert.de, über die Social-Media-Kanäle, Medieninformationen und den Newsletter der Stadt Ludwigshafen beworben. Die Bürgersprechstunde wurde zudem im Vorfeld ebenfalls in den Medien angekündigt.
- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**
Im Zeitraum des Online-Dialogs sind insgesamt 33 Fragen eingegangen und weitere 19 Fragen während der Bürgersprechstunde. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf der Beteiligungsplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de betrug drei Minuten und 21 Sekunden. 60 Prozent aller Besuche erfolgten durch den direkten Zugriff auf die Website. 17 Prozent aller Besuche kamen von Suchmaschinen (Google), 12 Prozent wurden über andere Internetseiten zum Online-Dialog geführt und elf Prozent kamen über soziale Netzwerke (Facebook, Twitter und Instagram) auf die Seite.

3. Inhaltliche Auswertung

Im Zeitraum des Online-Dialogs beantwortete die Stadtverwaltung alle eingegangenen Fragen schriftlich. Die Beiträge sind in der Auswertung wörtlich übernommen. Die Fragen aus der Online-Sprechstunde wurden aus dem Chat übertragen und die Antworten der anwesenden Fachplaner*innen verschriftlicht.

Die Fragen und Antworten aus dem Online-Dialog und der Bürgersprechstunde sind im Folgenden nach Kategorien geordnet und tabellarisch aufgeführt. Die vier Kategorien (siehe Abbildung 5) bilden die Grundlage für die Übersicht. Wenn Beiträge mehrere Fragen beinhalteten, wurden sie der Kategorie zugeordnet, auf die sich der Schwerpunkt der Antwort bezieht.

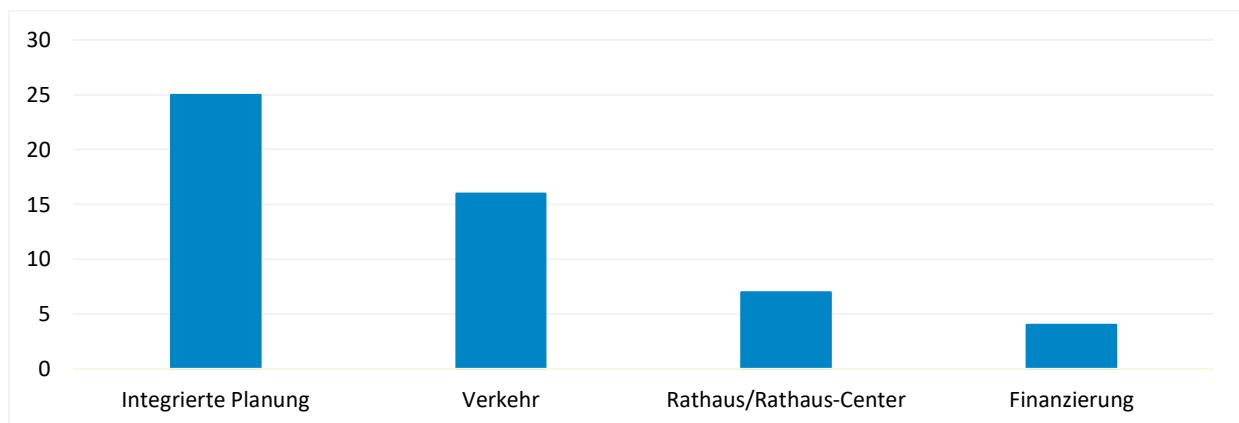


Abbildung 5: Anzahl der Beiträge nach Kategorien

Die folgenden Tabellen sind eine vollständige Dokumentation aller gestellten Fragen und Antworten aus dem Online-Dialog (a) und der Online-Sprechstunde (b). Die Fragen aus dem Online-Dialog wurden von der Stadtverwaltung Ludwigshafen beantwortet. Auf die Beiträge aus der Online-Sprechstunde wurde von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck oder einem der anwesenden Fachexperten in der Videokonferenz eine Antwort gegeben. Diese wurden wörtlich in die Tabelle übernommen und zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst.

3.1. Themenbereich Integrierte Planung

Dem Themenbereich Integrierte Planung wurden 24 Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Abriss Hochstraße Nord**, **Abriss Hochstraße Süd**, **Ersatzbau**, **Städtebauliche Gestaltung**, **Notwendigkeit** und **Stadtstraße** unterteilt (s. Abbildung 6).

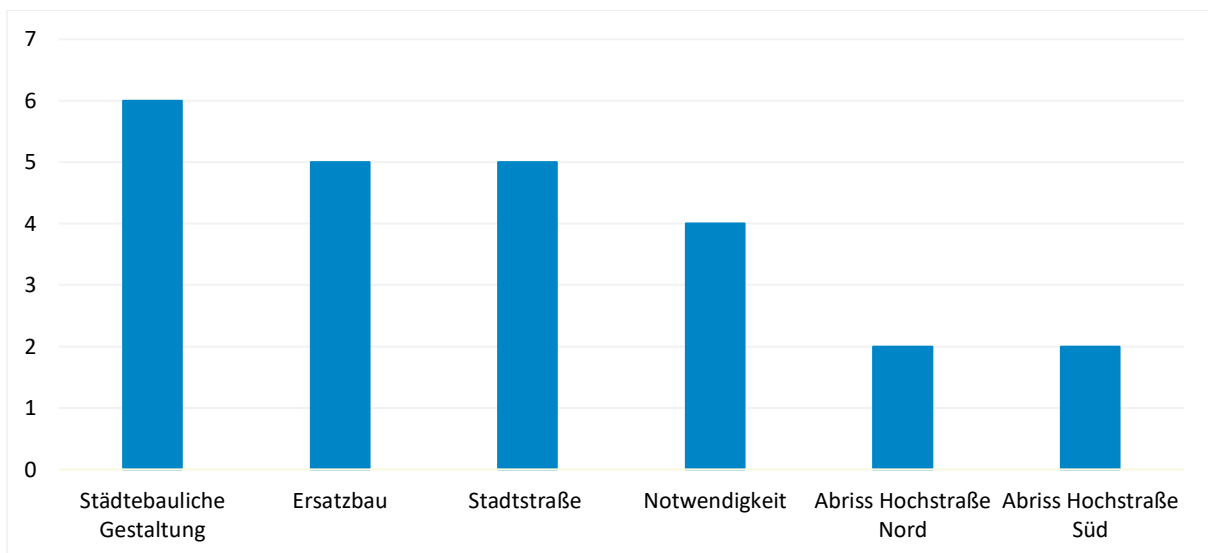


Abbildung 6: Themenbereich Integrierte Planung

Thema: Abriss Hochstraße Nord	
Zustand der Hochstraße Nord	
Frage:	„Immer ist nur die Rede vom rheinnahen Abschnitt der Hochstraße Nord. Aber im weiteren Verlauf westwärts bis hin zur A 650 sind auch rote Auffangnetze angebracht, äußerlich sieht es für den Laien nicht besser aus als im vorgesehenen Abrissgebiet. Wie kommt es, dass dieser Bereich außerhalb jeder Diskussion einer Sanierungsnotwendigkeit oder gar eines Abrisses bleibt?“
Antwort:	Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „In dem angesprochenen Bereich soll die neue "Westbrücke" entstehen, die ab dem Jahr 2023 gebaut wird. Auch die von Ihnen genannte Brücke wird vollständig abgebrochen.“

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

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

Abriss der Bauten in Ludwigshafen

Frage: „Die Lebensdauer der Bauwerke, die nun abgerissen werden, ist im Vergleich zu anderen Bauwerken sehr kurz und möglicherweise im Fall der Brücken der Nutzung geschuldet. Zwei Fragen an Sie: Wie verwerten Sie das rückgebaute Baumaterial? Wird es einer erneuten und somit nachhaltigen Nutzung zugeführt? Wie wird die Wissenschaft für eine möglichst nachhaltige, ökologische Nutzung neuer Bauten einbezogen? Wie sieht hier die Beteiligung aus?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Der weitaus größte Teil der Rückbaumaterialien wird einer Wiederverwertung zugeführt. Die beauftragten Planungs- und Ausführungsunternehmen planen entsprechend moderne Standards.“

Thema: Abriss Hochstraße Süd

Verlegung Versorgungsleitungen Vorarbeiten

Frage: „Ist es möglich, dass durch die Verschiebung eventuell geplante Maßnahmen nicht mehr gebraucht werden? Welche Verlegungen kommen hinzu? Sollte das nicht erst geprüft werden anhand tiefgreifender Planung der Verschiebung, um erneute Überraschungen vorzubeugen?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die im Stadtrat am 21. September 2020 diskutierte Option einer Verschiebung der Stadtstraße nach Süden, um mehr Freiheiten beim Abbruch der Hochstraße zu erhalten und damit schneller und mit geringeren Verkehrsbehinderungen arbeiten zu können, wirkt sich nicht auf den Knotenbereich der Hochstraße Nord aus. Dieser Bereich direkt am Rhein mit all seinen Auf- und Abfahrten kann nur abgebrochen und ersetzt werden, wenn im Vorfeld die unterirdischen Leitungen verlegt werden. Daher ist die vorzeitige Umlegung der Leitungen auch bei einer möglichen Optimierung dringend erforderlich.“

Berücksichtigung von Risiken

Frage: „Sind alle Risiken in den vorgestellten Zeitplan eingeflossen?“
(Bezug: Weiße Hochstraße)

Antwort: Majed Nasser (b): „Ja, alle Risiken sind berücksichtigt. Wir haben eine Nachrechnung für die Brücke in zwei Stufen gemacht und alle Defizite festgestellt. Dazu kommt noch die klassische Instandsetzungsmaßnahme. Das wird alles zusammengefasst und saniert. Dementsprechend sind alle Risiken berücksichtigt und nachgewiesen.“

Thema: Ersatzbau

Weiße Hochstraße

Frage: „Welche Schäden wurden festgestellt und welche Sanierungsarbeiten sind erforderlich?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Bei der Weißen Hochstraße geht es um zwei Dinge. Erstens müssen die normalen Schäden aus der Abnutzung des Bauwerks behoben werden. Dies sind beispielsweise die Fugenabdeckungen, die Leitplanken, die Fahrbahn und die Betonausbrüche. Dies geschieht in der Regel alle 25 Jahre. Zweitens geht es darum die Brücke zu verstärken, damit sie die deutlich stärkeren Belastungen des heutigen Verkehrs aushält. Hier sind in einigen Bereichen Querkraft- und Torsionsverstärkungen anzubringen.“

Hochstraße Süd

Frage: „Kann man die südliche Hochstraße nicht auch einspurig und mit Fertigelementen relativ schnell einsatzfähig bekommen?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Auch für eine einspurige Verkehrsführung mit Fertigelementen müssen Planungen durchgeführt werden, die ebenfalls Zeit benötigen. Außerdem werden auch hierfür Pfeiler mit den entsprechenden in Erdreich herzustellenden Fundamenten benötigt. Die vermeintliche Zeitersparnis im Vergleich zu der jetzt angestrebten Lösung ist gering.“

Hochstraße Süd ebenfalls als Stadtstraße

Frage: „Kann man die Hochstraße Süd zwischen KA Brücke und dem erhaltenen Teil ebenfalls ebenerdig zügig umsetzen? Auf- und Abfahren mit Rampen?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Der Abschnitt Pilzhochstraße ist nur ein Teilbereich der Hochstraße Süd und ist ca. 500 m lang. Dieses Teilstück überquert die Berliner Straße und die Mundenheimer Straße. Für eine ebenerdige Verkehrsführung wären Ampelanlagen notwendig, um die kreuzenden Verkehre sicher zu regeln. Speziell der Bereich der Mundenheimer Straße ist aufgrund des ÖPNV-Knotenpunktes "Berliner Platz" und des Verkehrsaufkommens der B 37 nicht leistungsfähig. Somit müsste dieser Bereich der Mundenheimer Straße mit einem Brückenbauwerk überbaut werden, um die notwendige Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Aufgrund der dann notwendigen Anrampungen, um von der Brücke im Westen auf die andere Brücke im Osten zu gelangen, bleiben dann nur wenige Meter für eine ebenerdige B 37. Aus diesen Gründen ist eine ebenerdige Lösung nicht möglich.“

Instandhaltung der neuen Hochstraße

Frage: „Müssen wir eigentlich davon ausgehen, dass die Stadt in 30-50 Jahren wieder einen solchen Aufwand betreiben muss, weil die neue Hochstraße dann wieder baufällig ist?“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Das ist der Grund, warum die Stadtstraße gebaut wird und man von der Hochstraße Nord weggegangen ist. Hochstraßen und Brücken sind sehr viel sanierungsbedürftiger als normale, ebenerdige Straßen. Wenn es bei ebenerdigen Straßen mal ein Loch gibt, dann wird der Untergrund geglättet und asphaltiert. Das ist wesentlich günstiger als das Nachrechnen und Prüfen der Statik. Wir haben es gerade an der Hochstraße Süd erlebt, wie schwierig man sehen kann, dass dort etwas kaputt ist. Deswegen war die Entscheidung richtig, die Stadtstraße als ebenerdige Straße zu bauen und die Hochstraße Nord zu entfernen. Dort werden wir in 30 Jahren keinen großen Aufwand mehr haben. Generell sind die

vielen Brücken und Hochstraßen in Ludwigshafen einer permanenten Prüfung, Sanierung und Instandhaltung unterworfen. Das wird so gemacht, damit es kein Unglück gibt.“

Gesamtkonzept und Prüfung

Frage: „Sind im Süden alle Brücken geprüft und in einem Gesamtkonzept zur Hochstraße Süd berücksichtigt?“

Antwort: Majed Nasser (b): „Die Zeit ist für uns sehr günstig, weil wir sowohl die Weiße Hochstraße als auch die Hochstraße Süd gleichzeitig sanieren. Wir haben einen Neubau, bei dem die Vergabe [der Planungsleistung] erfolgt. Das Ingenieurbüro ist aktiv und wir werden die Hochstraße Süd bis Ende 2025 bauen. Gleichzeitig wird die Weiße Hochstraße saniert. Dadurch ist die Achse vom Rhein bis zur Pylonbrücke befahrbar. Das heißt, dass auch der LKW-Verkehr, der jetzt nicht fahren kann, in Zukunft diese Achse benutzen kann. Das erleichtert den Verkehr. Ein Verkehrskollaps würde stattfinden, wenn wir keine Hochstraße Süd und keine Hochstraße Nord haben. Daher sind wir sehr zukunftsorientiert. Wir brauchen eine gute Hochstraße Süd, damit die Stadt Ludwigshafen befahrbar bleibt.“

Thema: Städtebauliche Gestaltung

Durch neue Trasse Hochstraßenteil als Highline nutzen

Frage: „Kann durch den Rathausabriss und die neue Trasse die Hochstraße urban weiter genutzt werden? In Anlehnung an die High Line von New York könnte man einen Teil der Hochstraße nicht abreißen, damit er entsprechend genutzt werden kann. Vorteile: 1. Die Abrisskosten reduzieren sich. 2. Ludwigshafen hätte ein neues Highlight, das kulturell, ökologisch und urban genutzt werden kann, wodurch wir europaweit einzigartig wären.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Städtebaulich ist ein Erhalt der Hochstraße als Relikt einer Trennung der Stadtteile Mitte und Nord Hemshof nicht zu begrüßen. Die städtebaulichen Wunden, die die Hochstraße vor Jahrzehnten

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

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

geschlagen hat, sollten durch die in Folge des Abrisses der Hochstraße entstehenden Baufelder an der ebenerdigen Straße geheilt werden.

Die für eine verbleibende Brücke entstehenden Unterhaltskosten liegen über die Jahre deutlich höher als die Abrisskosten. Weiterhin wäre der Abriss aufgrund des Bauwerkszustandes nur für einige Jahre aufgeschoben.“

Dammstraße am Rathaus vorbei

Frage: „Wäre es nicht möglich an Stelle der Hochstraße Nord eine Dammstraße zu bauen? Die Eisenbahn neben der Hochstraße Süd fährt auch auf einem Damm. Ein Damm ist langzeitstabiler als eine Hochstraße auf Pfosten und dämpft Erschütterungen im Unterbau weg wie ein Stoßdämpfer. Beton ist nie vibrationsstabil nur druckstabil. Eine Dammstraße muss auch nicht die Höhe der jetzigen Hochstraße haben, ist aber sicherer als eine ebenerdige Straße.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Ein Damm würde die Stadt sehr stark durchschneiden. Die Böschungen haben einen sehr großen Platzbedarf und würden besser nutzbare Flächen belegen. Daher kommt eine Dammlösung nicht in Frage.“

Fläche unter der Pilzhochstraße

Frage: „Nach dem Abriss wird ja die Fläche unter der Pilzhochstraße frei. Gibt es ein Konzept, wie der Platz genutzt wird, bis die neue Brücke gebaut wird? Die Fläche würde sich gut für Aktionen eignen.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Nach Fertigstellung wird die vorher bestehende Nutzung durch Parkplätze, insbesondere Anwohnerparkplätze, wiederhergestellt.“

Flächen zur Bebauung

Frage: „Welche Flächen, nach der Skizze sind südlich der Stadtstraße keine mehr übriggeblieben, außer ein Dreieck und der Danziger Platz. Nördlich zwischen Bahn und Friedenspark, östlich von der jetzigen Kreisverwaltung Europaplatz und der hintere Teil des Rathaus Centers.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Wie Sie es richtig sagen, liegt derzeit nur eine grobe Skizze vor. Um über die Größe von Bauplätzen und deren Lage zu sprechen, ist es noch viel zu früh.“

Planung Pilzhochstraße

Frage: „Bei den ausgeschriebenen Planungsleistungen für die Hochstraße Süd ist keine architektonische Beratung enthalten. Beim S-Bahnbau wurden auf Grund der Forderungen der Stadt entsprechende Leistungen in den Leistungen in 6-stelliger Höhe erforderlich. Dabei greift meines Erachtens die Hochstraße sehr viel stärker in das Stadtbild ein. Diese Beratung müsste von einem Dritten erbracht werden.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Der Ersatzbau der Pilzhochstraße kann aufgrund eines im Jahre 2020 verabschiedetes Gesetztes ohne Planfeststellung an gleicher Stelle wiederaufgebaut werden. Aufgrund der engen Zeitschiene wird kein Architektenwettbewerb durchgeführt. Bei der Gestaltung der neuen Brücke wird die Stadtplanung aber mit dem Ingenieurbüro Möglichkeiten definieren, die ins Stadtbild passen.“

Abriss des Würfelbunkers

Frage: „Wann muss jetzt eigentlich der Würfelbunker weichen? Und wie?“

Antwort: Björn Berlenbach (b): „Der Abriss des Würfelbunkers ist derzeit sehr früh auf unserer Agenda. Er steht auch im Zentrum unserer Baustelle Stadtstraße und muss insofern in einer der frühen Bauphasen abgerissen werden. Wir sind aktuell mit der Optimierung zugange, vielleicht ändert sich da nochmal die Bauphase, aber er ist auf jeden Fall bei den ersten Bauwerken mit dabei.“

Oliver Märker (Moderator): „Der wird dann in dieser Zermürbungstechnik abgerissen und nicht gesprengt, oder?“

Björn Berlenbach (b): „Dieser Bunker ist im Krieg von der Reichsbahn gebaut worden. Der hat sehr dicke Wände aus Beton und vor allem eine sehr dicke Decke. Da würden die Zangen, die bei der Hochstraße Süd zum Einsatz kamen, nicht weiterführen. Der Plan ist, sehr viele Löcher in die Decke zu

bohren und mit Materialien, die nass gemacht werden und sich dann sehr stark ausdehnen, wird eine Kalte Sprengung gemacht. Das führt dazu, dass diese Decke zerrissen wird und die kleineren Stücke abgetragen werden können. Wenn erstmal diese etwa fünf Meter dicke Decke abgetragen wird, dann geht der Rest auch relativ einfach.“

Thema: Notwendigkeit

Notwendigkeit einer neuen Hochstraße Süd

Frage: „Bisher ist ein Verkehrskollaps ausgeblieben, warum braucht Ludwigshafen eine neue Hochstraße SÜD?“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Zur Hochstraße Süd allgemein. Wir brauchen die Hochstraße Süd, sonst hätten wir in der Stadt eine Katastrophe, wenn wir zur kritischen Phase der Anbindung der Stadtstraße an die A650 und die Kurt-Schumacher-Brücke kommen. Dann würde sich der gesamte Verkehr über eine Behelfsspur in jede Richtung abwickeln. Da gibt es zu viele Wirtschafts- und Pendlerverkehre. Das können wir den Menschen in der Region nicht antun. Den Verkehrskollaps gäbe es dann, weil wir leider eine kaputte Hochstraße Nord haben und die Anbindung dann Einschränkungen im größeren Maße bräuchte. Wir werden, da sind der neue Baudezernent Herr Thewalt und ich uns sehr einig, immer aktuelle Verkehrszahlenentwicklungen im Blick haben und mittel- und langfristig darauf reagieren.“

Ersatz der Hochstraße Süd

Frage: „Kann der Ersatz auch der Hochstraße im Süden nicht entfallen?“

Kommentar: „Wird eine Hochstraße Süd überhaupt benötigt? Ist doch so viel schöner!“

Antwort: Björn Berlenbach (b): „Was wird dort wieder gebaut? Wir haben einmal die rechtlichen Randbedingung. Es muss wieder eine Straße dorthin, die genauso breit ist und die gleiche Leistungsfähigkeit hat. Insofern würde es aus rechtlichen Gründen schon mal schwierig werden, sonst hätten wir ein

Planfeststellungsverfahren vor der Brust und die zeitlichen Abläufe sind da sehr lang.“

Strukturen zum Nachteil der Anwohner

Frage: „Als Anwohner fände ich dies ebenfalls wünschenswert. Dort werden Strukturen zum Nachteil der Anwohner wiederaufgebaut.“

Kommentar: „Kommentar zu dem Beitrag von Herr Berlenbach: Die Leitung des Verkehrs durch Ludwigshafen und Mannheim mag sich verfestigt haben. Entscheidend ist aber nicht die Routine irgendwelcher Pendler, die sehr gute ÖPNV-Ausweichmöglichkeiten haben, sondern die Wünsche der Bewohner der Stadt.“

Antwort: Björn Berlenbach (b): „Die ganzen Verkehre durch Ludwigshafen zu leiten, kann ich sehr gut nachvollziehen. Das ist ein Verkehrskonzept der 60er Jahre. Verkehrskonzepte, die sich verfestigt haben, sind schwer zu ändern. Bei neuen Brücken, neuen Trassen, neuen Autobahnen, reden wir über einen Horizont von 25 Jahren. Sie können in der Presse verfolgen, dass es überall große Widerstände gibt, wo etwas neu gebaut wird, beispielsweise bei der Erweiterung der Eisenbahnstrecke am Oberrhein entlang. Daher muss man sagen, dass es hat sich verfestigt hat, dass der Verkehr durch die beiden Innenstädte Ludwigshafen und Mannheim geleitet wird. Zu hoffen ist, dass die Menschen umsteigen, dass es weniger Verkehr wird. Man hat durch Corona einiges gesehen, dass zum Beispiel Telearbeit leichter möglich wird und vielleicht verfestigt sich auch so ein Trend. Wenn jeder einen Tag die Woche Telearbeit oder Homeoffice macht, dann ist das schon 20 Prozent weniger Verkehr.“

Verkehrsberuhigung und Lebensqualität

Frage: „Ich würde vermuten, dass ein Bürgerentscheid zur Hochstraße Süd gegen einen Wiederaufbau ausfallen würde. Ludwigshafen hat eine Verkehrsberuhigung nötig, die Stadt sollte nicht "befahrbar", sondern bewohnbar sein.“

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

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

Kommentare: „Mich würde interessieren, wieso der Erhalt von Stadtautobahnen und Strukturen der "autogerechten Stadt", die in Ludwigshafen besonders ausgeprägt sind, überhaupt in Erwägung gezogen werden. Das scheint in Anbetracht der komplexen Klimaproblematik und der Herabsetzung der Lebensqualität für die Anwohner doch recht erstaunlich.“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Das ist immer sehr wünschenswert. Jemand, wie ich, die an der Hauptverkehrsstraße lebt, kann den Wunsch nach mehr Ruhe nachvollziehen. Wir müssen uns aber auch dessen klar werden, dass wir in einem industriell-wirtschaftlich geprägten Ballungsraum wohnen. Dieser Wirtschaftsraum lebt davon, dass Güterverkehre stattfinden, dass Unternehmen mit Rohstoffen beliefert werden, dass sie ihre Endprodukte abliefern und dass auch Menschen zur Arbeit und von der Arbeit wegkommen. Wir können das nicht einfach ignorieren und sagen, wir brauchen das nicht mehr, die fahren jetzt alle mit dem Fahrrad. Das hätte große Konsequenzen für den Wirtschaftsstandort, nicht nur für Ludwigshafen, sondern für die ganze Region. Unternehmen drohen abzuwandern, wenn sie keine entsprechende Infrastruktur vorfinden. Das unterscheidet uns von anderen Ländern, die nicht so wirtschaftsstark sind. Natürlich hat Wirtschaftsstärke auch negative Folgen, indem wir auch mit großen Infrastrukturfolgen, wie Auto-, LKW- und Bahnverkehre leben müssen. Das macht aber gerade auch das industrielle Leben von Ludwigshafen aus. Ohne Arbeitsplätze würden hier auch keine Menschen leben wollen. Wir leben in einem Raum mit Auto- und Straßenlärm. Ich denke, wir müssen alle unseren Teil dazu beitragen, dann fahren auch weniger Autos auf der Straße.“

Planung der Verkehrsinfrastruktur

Frage: „Frau Steinruck, Ihr Einwand ist sicherlich berechtigt, aber inwiefern steht eine gute Infrastruktur steht im Gegensatz zu einer funktionierenden Wirtschaft? Es gibt ausreichend Beispiele aus der Schweiz, den Niederlanden oder Großbritannien, in denen die Städte durch kreative Planung zeitgemäße Konzepte umgesetzt haben“

Kommentare: „Eine solche Bürgerversammlung zur Diskussion der Verkehrsplanung wäre sehr wünschenswert“
„Die Schweizer nutzen den ÖPNV deutlich mehr als Bewohner in Deutschland, daher wird die Verkehrsdichte wohl geringer sein“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Wir leben in einer Verkehrsinfrastruktur, die die ganze Region abdeckt. Ich hätte mir gewünscht, dass man vor 20, 30, 40 Jahren die Verkehrsbelastung in der Industrieregion Rhein-Neckar anders geregelt hätte. Es gab Planungen zu Rheinquerungen südlich von Ludwigshafen. Man hat aber damals bewusst die Entscheidung in der Region getroffen, dass sich die Verkehre über die industriellen Zentren Ludwigshafen und Mannheim abwickeln. Da wurden Planungen gemacht, die wir heute nicht einfach an einer Stelle abschneiden können. Das würde dann zu einem großen Chaos führen und die ganze Region schwächen. Wir haben natürlich auf der einen Seite die Situation der Menschen in Ludwigshafen, aber wenn wir ehrlich sind und wer in die Geschichte der Stadt Ludwigshafen schaut, weiß, dass die Stadt gegründet wurde, weil es die BASF gibt. Das sind auch unsere Wurzeln. Mutige Konzepte immer gerne. Ich bin jemand, die immer sehr offen für neue Ideen ist und auch sehr viel hinterfragt. Aber wenn ich die beiden Rheinquerungen Konrad-Adenauer-Brücke und Kurt-Schumacher-Brücke mit den vorgelagerten Hochstraßen, über die wir heute reden, kappe, dann habe ich keine Querungen mehr über den Rhein. Wenn ich die Hochstraßen stilllege, dann werden sich die Verkehre durch die Stadt und die Innenstadt bewegen, weil es Arbeits- und Lebensbeziehungen gibt, die die Menschen mit ihrem KFZ erreichen. Wir Menschen, die hier leben, haben

es selbst in der Hand. Wir können sagen, und ich mache das auch ganz bewusst, ich fahre mit dem Fahrrad, ich fahre mit der Straßenbahn, wenn es geht. Wir können selbst unseren Beitrag dazu leisten, dass wir weniger Verkehrsbelastung haben. Jetzt hier 500 Meter, 700 Meter an den beiden Hochstraßen zu kappen, ohne dass irgendwo an einer anderen Stelle Alternativen gebaut werden, das würde uns in Ludwigshafen abhängen.“

Baudezernent Alexander Thewalt (b): „Ich bin angesprungen auf den Vergleich mit der Schweiz und den Niederlanden. Das sind zwei Länder, die haben tolle Verkehrssysteme. Aber der Vergleich, der immer wieder gerne gemacht wird, auch der Vergleich mit Kopenhagen, der blendet leider viele Tatsachen aus. Das ist hochpolitisch. Die Schweiz und die Niederlande haben ein wesentlich dichteres Autobahnnetz als die Bundesrepublik. Auch unsere Region ist nicht so dicht erschlossen wie Holland. Fast jede Stadt hat mindestens an zwei Seiten Autobahnen. Auch die Schweiz hat sehr gute Autobahnen. Beispielsweise hat Zürich einen fast kompletten Autobahnring für viele Milliarden Schweizer Franken durch die Berge getrieben. Nur Tunnelanlagen. Wenn ich solche Umgehungsanlagen hätte, dass wäre bei uns, wie oben die Autobahn A6 und unten eine Brücke, die fehlt, dann kann ich in den Städten ganz anders operieren. Wenn Sie sich die Entwicklung in Zürich oder auch Basel ansehen. Dort werden erst diese Umgehungsstraßen gebaut, sehr leistungsfähig, meistens sind es Autobahnen, die der Bund finanziert und dann fangen die an, in der Stadt wirklich zurückzubauen. Den Luxus können wir uns hier nicht erlauben. Wir haben leider diese Autobahnen mitten in der Stadt und damit müssen wir leben. Aber zu dem Vergleich mit dem Ausland muss immer viel gesagt werden. Wir machen dazu gerne Veranstaltungen, aber heute Abend ist es uns nicht möglich, darüber nachzudenken.“

Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Wir haben in der Region Rhein-Neckar verschiedene Kreise, die zusammenarbeiten. Wir als Stadt Ludwigshafen haben gemeinsam mit der Stadt Mannheim, als wir die Probleme mit der Pilzhochstraße erfahren haben, innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar einen Mobilitätsarbeitskreis ins Leben gerufen. Damit soll die gesamte Mobilität, sowohl Güter-, Dienstleistungs-, Wirtschaftsmobilität, sowie Verkehrsmobilität, Fahrrad und ÖPNV auch wissenschaftlich für die Zukunft

beleuchtet und untermauert werden. Es geht um eine gemeinsame Zukunftsplanung mit der Region. Es ist der einzig richtige Weg, dass wir nicht nur Ludwigshafen, Mannheim oder Heidelberg, sondern die Entwicklungen für die gesamte Region betrachten und schauen, was brauchen wir wo, auch maßgeschneidert an Verkehrswegen.“

Thema: Stadtstraße

Untersuchung Verschwenkung Stadtstraße

Frage: „Die vorhandene Planung im Verfahren nochmals zu prüfen, ist mutig. Augenmerk sollte dabei nicht allein auf mögliche verkürzte Bauzeit und den Verkehr gelegt werden, sondern auch die städtebaulichen Auswirkungen einer neuen Trassenführung. Wird der städtebauliche Aspekt berücksichtigt werden? Wie werden dazu die Bürger beteiligt? Kann der Querschnitt der Stadtstraße (in Teilabschnitten mehr als 6 Spuren) ggf. verringert werden mit Blick auf die in der Bundesregierung propagierte Verkehrswende?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die von Ihnen angesprochenen Punkte wurden in der Stadtratssitzung vom 21. September 2020 diskutiert. Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck hat die Veränderungen bezüglich der Planung ausführlich vorgestellt. Der Stadtrat hat dabei dem Abriss des Rathauses einstimmig zugestimmt und somit den Weg freigemacht für die Prüfung einer optimierten Streckenführung der Stadtstraße. Städtebauliche Aspekte sowie Bürgerbeteiligung werden mitgedacht und mitgeplant. Der Querschnitt der Straße ist weiter Teil der Förderbedingungen. Die Verwaltung wird dabei alle Notwendigkeiten und Möglichkeiten im Blick haben.“

Eigentumsverhältnisse Stadtteil City West

Frage: „Die in den Plänen neu zu errichtenden Gebäude neben der Stadtstraße müssen ja auch verkauft werden. Wer ist aktuell Eigentümer? Und bei kommunalen Flächen, durch wen werden diese veräußert? Und handelt es sich um ein offenes Verfahren?“

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

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

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die Entwicklung der City West wird durch die LCE GmbH einer Gesellschaft der GAG durchgeführt. Derzeit laufen die Vorbereitungen wie das Gebiet später aussehen könnte.“

Visualisierung versetzte Stadtstraße

Frage: „Wird es eine aktuellere Visualisierung der versetzten Stadtstraße, ohne Rathaus Center, evtl. mit möglichen Neubauten (u.a. Rathaus) geben und wann kann man damit rechnen?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Für eine Visualisierung ist es noch zu früh. Derzeit prüfen wir intensiv die konkreten Randbedingungen einer möglichen Verschiebung der Stadtstraße. Dabei führen wir auch intensive Gespräche mit dem Land. Sollte es dann zu einer Verschiebung der Stadtstraße kommen, müssen in einem zweiten Schritt Optionen für eine Bebauung entlang der Stadtstraße mit den politischen Gremien diskutiert werden. Ob man sich dann für eine Visualisierung entscheidet kann heute noch nicht gesagt werden, zumal solche Animationen nicht billig sind.“

Bau der neuen Stadtstraße

Frage: „Wann wird entschieden, wie die neue Stadtstraße gebaut wird?“

Kommentare „Wäre der Abriss des Rathauturms nicht eine ideale Gelegenheit, die Fußgängerzone zur neuen Stadtstraße zu öffnen? Meines Erachtens wäre es wichtig, die Bismarckstraße nicht mit einem großen Gebäude erneut vom Hemshof und künftig der neuen Stadtstraße zu trennen.“

„Klar, die Rahmenbedingungen des Turms sind kritisch. Daher ist ein Neubau viel besser.“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Es ist unser Ansinnen, dass die neue Stadtstraße keine Trennung zwischen dem Stadtteil Nord-Hemshof und der Innenstadt ist. Es ist auch in den ursprünglichen Planungen der Stadtstraße mit Sichtbezügen geplant gewesen, dass wir uns über die Bismarckstraße und die Straßenführung in der Innenstadt, was teilweise die Fußgängerzonen betrifft, unterhalten müssen. Das steht im Raum und im Zuge des Baus der

Stadtstraße - Herr Lappe, der solche Verkehrsplanungen macht, hat das auch im Blick -, dass wir dann neue Verkehrsbeziehungen möglicherweise in der Innenstadt vorschlagen müssen. Wir machen aber nichts, ohne die Bürgerinnen und Bürger und den Rat einzubeziehen. Die Planung, die Herr Berlenbach aufgezeigt hat, haben wir grob mit dem Planungsbüro gesprochen, die sehen da grundsätzlich keine technischen Schwierigkeiten. Das ist das Planungsbüro, das im Vorfeld die vielen Varianten erarbeitet hat und das Umfeld und die Struktur kennt. Wir hoffen, dass sie spätestens zum Ende des ersten Halbjahres nächsten Jahres uns eine finale Planung für eine kleine Änderung in der Planfeststellung vorlegen können. Wir haben die Vorplanungen jetzt auf den Weg gebracht. So hat der Stadtrat uns beauftragt. Wir werden dann nochmal mit dem Ergebnis in den Stadtrat gehen und dann die weiteren Schritte einleiten, wenn der Stadtrat das möchte.“

Ebenerdige Stadtstraße

Frage: „Wäre eine ebenerdige Stadtstraße Süd keine Option?“

Antwort: Björn Berlenbach (b): „Die Stadtstraße Süd haben wir überprüft. Das funktioniert leider nicht, weil wir sehr viele querende Straßen haben und auch eine Straßenbahn. Wir haben zum Beispiel die Mundenheimer Straße, die kreuzt die Hochstraße Süd und da fahren relativ viele Straßenbahnen und einige Autos. Hätten wir dort eine ebenerdige Straße, müsste auf jeden Fall eine Ampel sein und man würde nicht ausreichend Fahrzeuge über diese Ampel bekommen, weil immer mal wieder eine Straßenbahn kommt und wir wollen natürlich auch, dass unsere Straßenbahnen zügig zum Berliner Platz kommen. Dann hätte man sagen müssen, wir bauen schonmal über die Mundenheimer Straße eine Brücke. Weiter hinten bei der Berliner Straße ist die Situation ähnlich, sodass es ein auf und ab oder ein sehr kurzer Abschnitt ohne Brücke gewesen wäre. Das wäre nicht sinnvoll gewesen.“

Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Dazu ergänzend: Die Hochstraße Süd besteht aus sieben Brücken. Die Pilzhochstraße ist nur ein kleines Stück davon. Die anderen Brücken links und rechts stehen ja noch. Ich glaube die Pilzhochstraße ist 500 Meter in der Breite. Wir müssten nach unten und gleich wieder nach oben, also quasi über den Pylon, der über den Hauptbahnhof

geht, dann geht es nach unten und direkt wieder hoch auf die Konrad-Adenauer-Brücke. Man hat es mir mal vorgerechnet. Es wären etwa fünf Meter, auf denen man ebenerdig wäre. Da ist der Aufwand größer nach unten zu fahren. Das wäre sehr unwirtschaftlich und würde nicht den gewünschten Effekt bringen. Wir haben für Anwohnerinnen und Anwohner Parkplätze, wir haben einen Raum, der sinnvoll genutzt werden kann.“

3.2. Themenbereich Verkehr

Der Themenbereich Verkehr wird in Verkehrssteuerung, Radverkehr und Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) unterteilt.

Thema: Verkehrssteuerung

Abrissarbeiten

Frage: „Ich würde mir wünschen, dass sich zu den zwei Stoßzeiten keine Schutt-Lkw im Stadtgebiet aufhalten. Das lässt sich doch während der Abrissphase durch einen guten Bauleiter bestimmt koordinieren. Wie man es schlecht macht, lässt sich seit Jahren bei den Kollegen in Mannheim verfolgen. Etwa die ständig blockierten Straßen in der Rushhour rund um das Glücksteinquartier. Oder die permanent, durch wartende LKW, blockierten Radwege beim Postareal. Ansonsten: gute Entscheidung. Gut, dass es voran geht.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Der Rückbau der Pilzhochstraße erfolgte, aufgrund der notwendigen Abstützung, abschnittsweise, somit konnte der anfallende Betonabbruch stoßweise mit LKWs abtransportiert werden. Aufgrund der geringen Menge an benötigten LKWs kam es zu keiner Behinderung des öffentlichen Verkehrs in den Stoßzeiten.“

Parkplatz Jägerstraße

Frage: „Derzeit ist der Parkplatz Jägerstraße eine der wenigen Parkmöglichkeiten, wenn man am Ende der Berliner Straße wohnt. Entlang der Häuser ist alles Parkverbot. Am Danziger Platz sind einige Parkplätze, aber da ist auch im Moment kaum etwas zu finden, daher habe ich einen Dauerstellplatz auf dem

Parkplatz. Gibt es hier Pläne, was mit dem Parkplatz Jägerstraße während des Abrisses der Hochstraße Nord passiert? Könnte man z.B. die Berliner Straße mit Anwohnerparkplätzen versehen?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Bei der optimierten Planung würde der Parkplatz Jägerstraße entfallen. Wir werden in allen Bauphasen die Parkplatzsituation für Anwohner*innen im Blick behalten und ein entsprechendes Konzept erarbeiten.“

Ergänzung aus der Online-Sprechstunde: „Grundsätzlich ist es denkbar, dass man an der Berliner Straße Parkplätze einrichtet. Man muss das je nach Bauphase prüfen und schauen, was machbar ist. Letztlich ist es auch eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, welche Sachen dort zulässig sind. Vieles ist denkbar und müsste geprüft werden.“

Dynamische Verkehrssteuerung

Frage: „Wird versucht mit aktuellen digitalen Mitteln die Verkehrssteuerung zu unterstützen? Das Verkehrsaufkommen ist heute schon eine Katastrophe, trotz Corona, zu den Stoßzeiten Chaos. Wäre hier nicht eine dynamische Ampelsteuerung uns weitere Hilfsmittel angebracht.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die Stadt Ludwigshafen bereitet derzeit das sog. Umweltsensitive Verkehrsmanagement (UVM) vor. Das UVM umfasst ein IT-gestütztes System zur Erfassung der Verkehrssituation in Echtzeit in Kombination mit einem Informations- und Mobilitätsmanagement für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Zum einen ist eine umweltorientierte Verkehrssteuerung durch intelligente, verkehrsabhängige Schaltung von Lichtsignalanlagen ("Ampeln") sowie durch dynamische Informationstafeln, mithilfe derer Texte angezeigt und damit verkehrslenkende Maßnahmen eingeleitet werden können, möglich.

Zum anderen sind im Rahmen eines umweltorientierten Informations- und Mobilitätsmanagements diverse Apps geplant: So erhalten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer passgenaue Vorschläge aufs Smartphone, welche Route und welche Verkehrsmittel (Auto, Bahn, Rad...) im

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

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

konkreten Fall geeignet sind, um schnell, schadstoffarm und staufrei beispielsweise vom Wohnort zum Arbeitsplatz zu gelangen. Darüber hinaus werden weitere Apps entwickelt, die dazu beitragen sollen, den Radverkehr zu stärken.

Erste Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung; das Gesamtsystem geht Ende 2021 in Betrieb.

Weitere Informationen zum UVM finden Sie unter:

www.ludwigshafen.de/nachhaltig/umwelt/masterplan-green-city/umweltsensitives-verkehrsmanagement..“

Einwurf Stadtstraße verbindet Stadtmitte Nord

Frage: „Die Breite Straße trennt dann wieder beide Stadteile, wie es bis zum Bau der Hochstraße die Bahn tat. Der Fokus liegt hier zu sehr auf dem Durchgangsverkehr, der wichtig ist, für die Bewohner mal schnell eine Besorgung mit dem Auto zumachen führt zu einer Hemshof Rundfahrt, es bleiben eigentlich nur die Lorientallee und die Rheinuferstraße um von Norden nach Süden zu kommen. Fußgänger wahrscheinlich nur mit Zwischenstopp auf der Mittelinsel. Da war es ja über da Viadukt bequemer.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Selbstverständlich werden Verbindungsachsen und -möglichkeiten für alle Nutzer*innen möglich sein.“

Abriss Hochstraße Nord hoffentlich erst nach Ersatzbau Pilzhochstraße?

Frage: „Die Hochstraße Nord ist leider die einzig verbliebene durchgehend befahrbare Verbindung in der Region und trägt fast den ganzen Verkehrsfluss zwischen den beiden Rheinseiten. Viele Bürgerinnen und Bürger sind massiv darauf angewiesen. Sie werden doch wohl hoffentlich diese Lebensader erst unterbrechen, wenn der Ersatzneubau für die Pilzhochstraße fertiggestellt ist oder?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Es wird so geplant, dass die kritische Phase des Abrisses Hochstraße Nord/Bau der Stadtstraße erst nach Abschluss des Lückenschlusses Hochstraße Süd erfolgt.“

Fußgänger- und Fahrradverbindung nach Schließung des Rathauscenters/Angsträume

Frage: „Welche Wege soll der lebhafteste Fußgängerverkehr zwischen Nord und Innenstadt nach Schließung des Rathauscenters nehmen? Möglich wäre der Wirtschaftsweg hinter dem Center bzw. der Weg über Denisstr. und Haverringallee. Dieser Weg fordert das zweimalige Überqueren der Hartmannstr. bzw. Haveringallee. Ist da eine Optimierung der Verbindung vorgesehen? Wird der riesige und verwinkelte Baukörper und Warenhof gesperrt und überwacht, um unerwünschte Aktivitäten zu unterbinden?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „In der Planung zur Stadtstraße wurde festgelegt, dass der dauerhafte Übergang zwischen Hemshof und Innenstadt am Europaplatz liegt. Für den größten Teil der Bewohner im Hemshof kommt es damit auch nicht zu einer Verlängerung der Wege.“

Umleitungsstrecken

Frage: „Sind die Umleitungsstrecken alle risikofrei und leistungsgerecht zu nutzen oder muss zeitnah noch instandgesetzt werden?“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Die Umleitungsstrecke für die Hochstraße Nord/ Stadtstraße, wenn die im Bau sind, ist die Hochstraße Süd. Im Moment ist die Umleitungsstrecke für die Hochstraße Süd, die Hochstraße Nord und die großräumige Umfahrung von Verkehren rund um Ludwigshafen.“

Thema: Radverkehr

Einspurige Abfahrt von der Konrad Adenauer Brücke nach Lu

Frage: „Die luxuriöse Radautobahn verursacht täglich massive Behinderungen für Pendler und schädigt durch den Rückstau nach MA die Umwelt. Auf der anderen Brückenseite befindet sich bereits ein guter Radweg. Wie können Sie als Stadtverwaltung nur daran festhalten? Wie würden sie entscheiden, wenn sie diese Strecke täglich nehmen müssten und im Stau stünden, während die Radspur fast leer bleibt?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Der Stadtrat hat sich in seiner Sitzung am 23. September 2019 ausführlich mit dieser Frage befasst. Er folgte mit großer Mehrheit der fachlichen Bewertung der Verkehrsplanung der Stadtverwaltung, die darlegte, dass die Zurücknahme des Fahrradweges zugunsten einer zweispurigen Autostraße weder verkehrlich noch wirtschaftlich noch nachhaltig sinnvoll ist.

Zur Begründung: Zur Umsetzung des Urzustandes müssen auf einer Länge von rund 170 Metern die aufgeklebten Bordsteine entfernt und die komplette hergestellte Pflasterfläche an der Rheinschanze/Lichtenberger Ufer ausgebaut und asphaltiert werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 230.000 Euro geschätzt. Darin enthalten sind auch Kosten für noch abzustimmende erforderliche Verkehrslenkungsmaßnahmen in Mannheim, da für die Baumaßnahme, voraussichtlich für vier Tage, eine Vollsperrung der Konrad-Adenauer-Brücke notwendig sein wird. Die gesamte Bauzeit wird mit ca. 6 Arbeitstagen abgeschätzt.

Hinsichtlich der Änderung von Verkehrsführungen ist grundsätzlich darauf zu achten, dass im städtischen Bereich Rettungs- und Einsatzfahrten weiterhin möglichst störungsfrei sein sollten. Daher gilt im Grundsatz, dass Stauungen möglichst vor der Innenstadt und nicht in der Innenstadt entstehen sollen. Zu berücksichtigen ist hier auch das Thema Reisezeit. Reisezeit nennt man die Zeit, die man braucht, um vom Ausgangspunkt an sein Ziel zu kommen. Hier zeigt sich, dass Verkehrsdosierungen mit Stauungen an bestimmten Stellen

und im Anschluss daran wieder freien Streckenabschnitten eine günstigere Reisezeit ergeben.

Genau diese Funktion übernimmt derzeit die Abfahrtrampe von der Konrad-Adenauer-Brücke. Denn wenn diese kritische Stelle durchfahren worden ist, ist ein weitgehend störungsfreier Verkehr im nachfolgenden städtischen Netz möglich. Durch den Rückbau des Geh- und Radweges zugunsten einer weiteren Kfz-Fahrspur können der Rückstaubereich für in Richtung Wredestraße derzeit schlecht abfließenden Kfz-Verkehre verlängert werden und in einer Zeiteinheit durchaus mehr Kfz diesen kritischen Bereich der Rampe durchfahren.

Jedoch laufen diese Verkehre dann an den folgenden Ampeln an der Kaiser-Wilhelm-Straße, Rheinallee oder Wredestraße auf und verursachen dort Rückstauungen. Denn obwohl diese Ampeln verkehrsabhängig gesteuert werden, wird durch einen höheren Zufluss pro Zeiteinheit deren Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten. Auch sind Probleme bei der Verflechtung der Verkehre in Richtung Rheinallee mit den Verkehren aus dem Zollhoftunnel nicht auszuschließen.

Insofern ist zu erwarten, dass sich der Stau in das Stadtgebiet mit entsprechenden Umweltbelastungen insbesondere für Anwohnerinnen und Anwohner, Berufstätige, Radfahrende und zu Fuß Gehende verlagert, die auf der gut durchlüfteten Rheinbrücke weniger negative Auswirkungen haben.

Da der Stau letztlich nur um wenige hundert Meter verlagert wird, sind auch keine deutlich spürbaren entlastenden Wirkungen für das Stadtgebiet von Mannheim zu erwarten. Denn bereits bei funktionsfähiger Hochstraße Süd entstanden in den Hauptverkehrszeiten in Mannheim ähnliche Rückstauungen durch die notwendigen Verkehrsverflechtungen infolge der Fahrspurreduzierung

Mit der Herstellung des Urzustandes muss auch die ursprüngliche Radverkehrsführung wiedereingerichtet werden. Dies bedeutet, dass Radfahrer auf der Rampe in beiden Richtungen absteigen und das Rad schieben müssen. Da dies, wie in der Vergangenheit auch festgestellt wurde, bei

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

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

Radfahrern nur eine geringe Akzeptanz findet und trotzdem die Rampe fahrend genutzt wird, werden die gleichen konflikträchtigen Situationen entstehen wie vorher. Jedoch ist die Gefährdung dann deutlich höher, da im Vergleich zur Vergangenheit aktuell deutlich mehr Kfz-Verkehr auf der Abfahrtrampe vorhanden ist.

Darüber hinaus müsste der derzeitige Zweirichtungsradweg von der Kaiser-Wilhelm-Straße kommend wieder aufgegeben werden, da nach Rückbau des Radweges, die erforderliche Breite nicht mehr gegeben ist, um dies zuzulassen.“

Ganzheitliche Betrachtung - Stadtzentrum

Frage: „Die Hochstraßen Nord und Süd stellen maßgebende Grenzen für das Stadtzentrum dar. Findet mit deren Neugestaltung auch eine Neustrukturierung des Stadtzentrums statt mit Blick auf die Verkehrsströme (Einbahnstraßen; Fußgängerzonen, Radwege, usw.)? Welcher Stellenwert besitzt hierbei der Radverkehr? Denkt man hierbei auch daran diesem mehr Gewicht zu verleihen mit Fahrradstraßen oder gar in Richtung einer autofreien Innenstadt?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Im Zuge der Entwicklung und Realisierung der Vorhaben an der Hochstraße Nord/Stadtstraße, am Rathaus sowie an der Hochstraße Süd will die Stadtverwaltung die Verkehrsführung in der Innenstadt insgesamt in den Blick nehmen und deren Strukturen überprüfen. Darauf haben sich Oberbürgermeisterin Steinruck und Baudezernent Thewalt bereits verständigt.

Dies geschieht sowohl vor dem Hintergrund einer integrierten Planung zu den Hochstraßen und dem Rathaus-Komplex als auch angesichts weitergehender gesellschaftlicher Veränderungen. So registriert die Stadtverwaltung u.a. um Verkehrsbereich derzeit erste Ansätze für Verhaltensänderungen. Die Klimakrise und deren Auswirkungen sind auch in den Städten vielfach spürbar. Auch die Einzelhandelslandschaft befindet sich im Wandel.

Hinsichtlich des Radverkehrs hat die Stadtverwaltung festgestellt, dass dieser gerade in den vergangenen Monaten an Attraktivität gewonnen hat. Er wird vermutlich auch künftig eine wichtige Rolle im Verkehrsgeschehen spielen.

Pläne zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer, Überlegungen zum Ausbau von Radverkehrsverbindungen oder zur Ausweisung von Fahrradstraßen liegen bereits vor. Wie diese umgesetzt werden, hängt aktuell von den sehr knappen personellen und finanziellen Ressourcen der Stadt Ludwigshafen ab. Zugleich muss die die Stadtverwaltung im Sinne eines Ausgleichs immer auch die Ansprüche und Interessen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer berücksichtigen. Verbesserungen für den Radverkehr sind in der Regel mit Nachteilen für andere Verkehrsteilnehmer verbunden wie z.B. der Rücknahme von Parkplätzen oder Fahrspuren zugunsten eines Fahrradstreifens oder eines Radweges. Dies gilt es zu diskutieren, um Lösungen auszuhandeln.“

Berücksichtigung der Radfahrer in der Planung

Frage: „Wird bei der Stadtstraße aber auch bei der neuen Süd Hochstraße auch an die Radfahrer gedacht?“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Der neue Baudezernent Alexander Thewalt und ich haben bei der Stadtstraße im Blick, dass dort großzügige Fahrradwege vorhanden sind. Das war auch in der ursprünglichen Planung gedacht. Entsprechend zu dem Verkehrsfluss, muss man das auch bei zukünftigen Planungen im Auge behalten. Unter der Hochstraße Süd soll auch ein Radschnellweg nach Mannheim weiterführen. Das ist im Moment auch in der Abstimmung mit den Ortsbeiräten.“

Thomas Lappe (b): "Die Planungen gehen dahin, unter der Hochstraße Süd eine Radverkehrsanlage einzurichten, die dann als Pendlerradweg aus dem Umland nach Ludwigshafen und Mannheim führen soll und den Radfahrenden Vorteile hinsichtlich Schnelligkeit und Komfort geben soll. Auf der Hochstraße Nord bzw. auf der Stadtstraße sind auch auf beiden Seiten entsprechend breite Radwege vorhanden, die ein schönes Radfahren zulassen. Über den Belag müssen wir noch diskutieren, ob Asphalt oder Pflaster. Aber grundsätzlich: Die Breite ist da.“

Baudezernent Alexander Thewalt (b): „Radverkehrsführung während der Bauzeit ist ein ganz heikles Thema, darauf lege ich extrem hohen Wert, dass

wir während einer Bauzeit eine gute Führungen für den Radverkehr anbieten, aber auch für Menschen mit Behinderung, Menschen, die nicht so gut sehen, Menschen, die nicht so gut zu Fuß unterwegs sind. Die sind alle sehr viel Umweg-empfindlicher als Autofahrer. Das heißt, bei beiden großen Hochstraßen, bei beiden Baustellen, achten wir extrem darauf, dass wir eine gute, übersichtliche, helle und sichere Führung anbieten können. Es wird jetzt auf der Nordseite ohne das Rathauscenter sehr viel leichter eine Routenführung anzubieten. Auf der Südseite – Herr Lappe hat erläutert, was wir dort im Endzustand planen – wird es eine sehr gute Radverbindung vom Hauptbahnhof mit Anbindung an den Tunnel unterm Hauptbahnhof geben. Der kommt von der Südstadt bis hoch auf die Adenauerbrücke. Das heißt, wir werden eine Qualität haben, die wir oben auf der Hochstraße nicht anbieten können. Denn der Radfahrer, der auf der Erde fährt, muss die Straßenbahn und andere Verkehrswege kreuzen. Es ist eine riesige Möglichkeit, die wir jetzt haben. Wenn Sie sich vor Augen führen, wie die Hochstraße aussah – man sieht es jetzt noch wunderschön an den großen, schwarzen, runden Flecken, wo früher die großen Pfeiler standen – da war links und rechts ein bisschen Vorbeikommen möglich. Das war ein sehr dunkler, schattiger Raum unter der Brücke. Die Brücken, die wir heute bauen, sehen ganz anders aus. Wir haben dort definitiv nicht Pfeiler von diesem Kaliber. Wenn wir nächstes Jahr mit dem Vorentwurf der Brücke soweit sind, dass wir es zeigen können, dann werden Sie sich, denke ich, alle auf eine angenehme, leichte Brücke freuen. Sie wird anders aussehen und andere Belastungen aushalten als eine Brücke, die 60 oder 70 Jahre alt war. Ein wichtiger Punkt, es gibt kein Streusalz mehr auf der Brücke, das hilft den Brücken für ihre Lebenszeit extrem, nur als kleines Beispiel.“

Thema: Öffentlicher Nahverkehr

Straßenbahn und Rathausumsetzung

Frage: „Wird die Straßenbahnhaltestelle am Rathauscenter auch neugebaut und neuverlegt?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die Straßenbahnhaltestelle im Rathaus bleibt über einen langen Zeitraum der Bauarbeiten an Ort und Stelle. In den späteren Bauphasen wird die Haltestelle dann an ihren neuen Ort östlich des heutigen Rathaus-Centers verlegt.“

Ergänzung aus der Online-Sprechstunde (b): „Wir streben an, dass die Haltestelle Rathaus – vielleicht wird es die Haltestelle Stadtstraße – sich dann auf der alten Trasse befindet. Die Haltestelle befindet sich am östlichen Ende des Rathauscenters. Dort würden wir dann das Grundstück wieder verlassen, weil wir auf der anderen Seite nicht mehr unser Grundstück zur Verfügung hätten. Den Knotenpunkt am Rhein wollen wir auch nicht verändern. Das hat ganz viele Gründe, wie Leitungen und Höhenlagen. Das wäre sehr kompliziert. Von daher streben wir an, dass sich die Haltestelle Rathaus nicht verändert.“

Bahn Straßenbahn Betrieb Individualverkehr

Frage: „Wer übernimmt die Verantwortung Tunnelstrecken unter einem Gebäudekomplex, das statisch miteinander verbunden ist, bei dessen Abriss zu übernehmen? Wie steht Feuerwehr und Katastrophenschutz dazu? Wie soll eine "beschädigte Brücke" Vibrationen, die übertragen werden, aushalten? Anhand einer Skizze ein 300 Millionen Projekt auf den Weg zu bringen ist schon sehr gewagt.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Es ist richtig, dass unter dem Rathaus-Center die Straßenbahnlinien 6, 7 und 8 verkehren und die Haltestelle Rathaus in Betrieb bleiben soll.“

Jedoch benutzen die Straßenbahnen ein eigenes Bauwerk, das nicht mit dem Rathaus-Center verbunden ist. Sie haben natürlich Recht, dass es eine

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

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

Herausforderung sein wird, den Rückbau so umzusetzen, dass die Straßenbahntunnel nicht beschädigt werden. Auch muss das gewählte Abbruchverfahren so erschütterungsarm sein, dass die Hochstraße Nord nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Das alles ist nicht trivial und stellt große Anforderungen an den Rückbau.“

Beschleunigung ÖPNV

Frage: „Ich glaube mich zu erinnern, dass im Stadtrat vorgetragen wurde zur Beschleunigung des ÖPNV die Tramtrasse in der Bleichstraße direkt mit der Auffahrt auf die Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim zu verbinden, um direkte Straßenbahnen aus Süd, Mundenheim und Rheingönheim nach Mannheim ohne Halt am Berliner Platz zu beschleunigen. Ich habe lange nichts mehr davon gelesen und auch die aktuelle Situation an dieser Stelle lässt vermuten, dass da nichts gemacht wird. Wie ist denn der Sachstand?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die von Ihnen angesprochene Verbindung läuft bei der Stadtverwaltung unter dem Namen "Gleisverbindung Bleichstraße". Dieses Projekt ist eng mit dem Ersatz der Pilzhochstraße verzahnt. Beim Abbruch der alten Pilzhochstraße wurden hier bereits erste Vorarbeiten umgesetzt. Auch ist in dem Planungsvertrag für die neue Pilzhochstraße enthalten, dass die Gleisverbindung eingeplant werden muss. Parallel hierzu führt die rnv derzeit die Gleisplanungen durch.

Die Gleisverbindung sollte immer in Betrieb gehen, wenn die starken Verkehrsbehinderungen an der Hochstraße Nord beginnen, wahrscheinlich wird es aber etwas früher gelingen das Projekt fertigzustellen.“

Ergänzung aus der Online-Sprechstunde (b): „Das ist ein weites Feld. Barrierefreie Haltestellen sind eine gute Beschleunigung des ÖPNV, damit geht der Fahrbahnwechsel schneller, als wenn man immer von Erdniveau aus einsteigen oder aussteigen muss. Die Haltestellenanordnung dient der Beschleunigung des ÖPNV. Wie kann ich umsteigen, dient der Beschleunigung der Fahrgastströme. Und letztendlich, was politisch immer darunter verstanden wird: eine Straßenbahn kommt und bekommt grün an jeder Ampel. So etwas geht und so etwas machen wir, soweit wie möglich. Wir

müssen aber immer die querenden Verkehre anschauen. Wenn Sie mit dem Fahrrad unter der Hochstraße Süd in Zukunft entlangfahren können, also etwa ab 2025 Ende/ 2026, kreuzen Sie die zwei Straßenbahnstrecken und Busstrecken, wo Linienverkehr stattfindet. Wir können die Radfahrer sich nicht unendlich zugunsten einer ÖPNV-Bevorrechtigung stapeln lassen. Ganz zu schweigen vom Kraftverkehr, der auch weiterhin seine Berechtigung haben wird, egal mit welcher Antriebskraft er fährt. Eine Beschleunigung des ÖPNV ist ein wichtiges Ziel. Es hilft uns Kosten im ÖPNV zu sparen, wenn wir schneller unterwegs sein können. Durch schnellere Fahrgastwechsel und der besseren Bevorrechtigung und Führung an manchen Stellen, sparen wir auf mancher Strecke vielleicht ein Fahrzeug oder können den Takt verdichten für die gleichen Kosten, die wir heute haben. Das ist ein Riesenknotenpunkt. Das dient der Freundlichkeit gegenüber dem Kunden. Verkehrswende ist vorhin als Begriff gefallen. Und dient letztendlich auch uns bei der Finanzierung des ÖPNV.“

Chancen für den Nahverkehr

Frage: „Die Neuordnung der Stadtstraße wirft Fragen auf und öffnet neue Chancen. Dort, wo die neue Haltestelle Rathaus entstehen soll, wird jetzt die Stadtstraße geplant. Gibt es Ideen, wie die neue Lage in Bezug auf Kreuzung der Stadtstraße / Steigung der Brückenauffahrt aussehen kann? Zwischen LU Hbf und Rathaus ergibt sich später eine große bebaute Fläche ohne schienengebundenen ÖPNV. Wurde geprüft, ob sich im Friedenspark eine S-Bahn Station vor dem BASF Tunnel integrieren lässt?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Wie im Stadtrat vorgestellt, wird eine minimale Verschiebung der Stadtstraße nach Süden untersucht, die es erlaubt, im Süden den Verkehr auf einer neuen Fahrbahn fließen zu lassen, während nördlich davon die Hochstraße abgebrochen wird. Gleichzeitig gibt es gewisse Fixpunkte, die nicht verändert werden können. Hierzu gehören sämtliche Anlagen entlang des Rheins sowie die ÖPNV-Führung. Wenn die Stadtstraße fertiggestellt ist, werden mehrere Buslinien das ÖPNV-Angebot sichern.“

Wird der Hauptbahnhof gleich mit abgerissen?

Frage: „Der HBF ist ein Schandfleck sondergleichen und mehr als peinlich. Gibt es Überlegungen, diesen abzureißen? Die Fläche könnte insbesondere für eine moderne, große Kita genutzt werden.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Der Hauptbahnhof und die dazugehörigen umliegenden Flächen sind nicht im Eigentum der Stadt. Die Stadtverwaltung kann daher nicht darüber verfügen. Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck hat bereits vor längerem Kontakt zur Deutschen Bahn aufgenommen, um die Flächen in die neue City West aufzunehmen. Leider wurde von der Deutschen Bahn bisher kein Interesse signalisiert.“

Notwendigkeit des Hauptbahnhofs

Frage: „Wie sieht es mit dem Hauptbahnhof aus? Kann der nicht auch weggemacht werden?“

Kommentar: „richtig... Lu Mitte ist eigentlich ausreichend“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Der Hauptbahnhof ist nach wie vor ein sehr gut angenommener Bahnhof. Die Verkehre aus dem Umland in die BASF werden von dort abgewickelt, aber auch viele Umsteigepassagiere Richtung BASF und andere Teile der Stadt kommen nach wie vor am Hauptbahnhof an. Dieses Fassungsvermögen hätte der Bahnhof Mitte nicht. Natürlich sind wir auch in Gesprächen mit der Bahn über den Zustand und die Zukunft des Hauptbahnhofs. Da verläuft die Pylonbrücke drüber, die relativ frisch saniert ist und wenn man den Hauptbahnhof abreisen würde, müsste man auch an den Pylon gehen, denn beim Bau wurden einige der Pfähle fest mit dem Pylon verbunden. Wenn die Hochstraße Süd dann wieder fertig gebaut ist, wollen wir nicht damit anfangen, den Pylon und den Hauptbahnhof wieder abzureisen. Dann hätten wir das nächste Problem im Querungsverkehr in Ludwigshafen. Der Pylon ist in einem guten Zustand. Der Hauptbahnhof gehört der Bahn, daher ist es letztendlich eine Entscheidung der Deutschen Bahn AG. Ich bin mit dem Zustand dieses Hauptbahnhofs auch nicht

zufrieden und auch nicht mit den Entscheidungen der Bahn, den Halteverkehr über die letzten 20 Jahre deutlich zu reduzieren. Der Bahnhof war für etwas anderes gebaut. Es gab großpolitische Entscheidungen einer geringeren Nutzung. Aber ich will kein abgeschlossenes Loch mit einem stillgelegten Hauptbahnhof, der letztendlich nur zum Angstraum werden würde. Die Bahngleise wären immer noch da. Wir hätten also mit dem Areal nichts geschaffen. Ich bin mit der Bahn in Gespräche, wie sie umnutzen können. Ich habe einige Vorschläge gemacht. Ich habe auch in Bezug auf den neuen Stadtteil, der durch den Abriss der Hochstraße Nord entstehen wird, mit der Bahn darüber gesprochen, ob sie die Grundstücke rund um den Bahnhof und den Bahnhof selbst nicht mitentwickeln wollen. Die sind im Bahneigentum. Dass wir eine gemeinsame Entwicklung als Entrée zur City West vorantreiben. Da ist die Bahn sehr verhalten. Das sind dort sehr lange Wege. Aber wir bleiben dran. Wir sind auch der Meinung, die Bahn müsste den Bahnhof deutlich besser pflegen, als sie es jetzt macht.“

Baudezernent Alexander Thewalt (b): „Einen Bahnhof stillzulegen ist das Falscheste, was man machen kann. Wir brauchen diesen Bahnhof, wir brauchen diesen Standort. Alleine wegen dem Abstand zwischen dem Bahnhof Mitte und dem Bahnhof Oggersheim oder zwischen Bahnhof Mitte und Bahnhof Mundenheim. Das ist ein wertvolles Stück Verkehr, das wir dort haben. Und es gibt auch Züge, die innerhalb der Pfalz fahren und nicht nach Mannheim rüberfahren. Die kommen von Mainz, fahren runter Richtung Speyer und können gar nicht zum Bahnhof Mitte fahren. Zu den Zügen, die in die BASF fahren, die starten oder fahren über den Hauptbahnhof. Vom Hauptbahnhof bis in die BASF wurde für viel Geld eine Oberleitung gebaut, damit die S-Bahnen dort reinfahren können. Und schließlich ist das auch der Bahnhof zur Hochschule und zu dem großen Schulstandort Kerschensteiner Zentrum. Das ist also ein wichtiger Punkt für uns. Wir müssen den besser anbinden. Das ist eine Riesenaufgabe. Aber diesen Bahnhof werden wir auf keinen Fall aufgeben. Wir sind mit der Bahn jetzt auf einem sehr guten Weg.“

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

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

3.3. Themenbereich Rathaus/Rathaus-Center

Aus aktuellem Anlass wurden auch zum Abriss des Rathauses/Rathaus-Centers einige Fragen gestellt.

Thema: Rathaus/Rathaus-Center

Metropol: eine Alternative zum Rathausneubau?

Frage: „Wäre es nicht sinnvoll, das geplante Metropol am Berliner Platz als neues Rathaus zu nutzen? Es wird erwartet, dass sich die Arbeitsmodelle zukünftig zu einem größeren Teil in Richtung Homeoffice bewegen. Als Folge wird eine geringere Büronachfrage auch das Metropol betreffen. Ein Umzug der Stadtverwaltung, die mutmaßlich auch weniger Bürofläche benötigt als heute (ebenfalls Homeoffice) könnte ein Win-Win sein. Eine Grünanlage statt des Rathauscenters könnte die Lebensqualität dort heben.“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die Standortuntersuchung für das neue Rathaus ist ein ergebnisoffener Prozess und schließt die Blickwinkel Anmieten, Kaufen und Bauen (lassen) ein.

In seiner Sitzung am 27.04.2020 beschloss der Stadtrat den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 648 „Hochhaus am Berliner Platz.“ In dieser Sitzung wurde auch der dazugehörige Durchführungsvertrag beschlossen. Insofern hat die Stadt die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung des Projektes geschaffen. Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt wurde der Bebauungsplan am 27.05.2020 rechtskräftig.“

Standort neues Rathaus

Frage: „Was spricht dagegen, das neue Rathaus auf das Metropol-Loch zu setzen? Viele Fliegen mit einer Klappe.... Neue Wege denken ...“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Die Idee mit dem Metropol fände ich gut. Ich finde, das wäre auch eine nette Idee, wenn dieses Grundstück der Stadt gehören würde. Aber das Grundstück gehört einem Investor und der hat bereits konkrete Pläne. Er ist auch schon dabei, dieses geplante Haus zu vermarkten und

bisher gab es keinen Anlass zu sagen, dass wir es ihm abkaufen. Das wäre auch viel zu teuer und ist schon viel zu weit fortgeschritten. Es gab Verzögerungen beim Füllen dieses Loches beim Berliner Platz. Möglicherweise hätten sich vor zwei Jahren andere Optionen ergeben, wenn der Stadtrat dem Stadtvorstand gefolgt wäre, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zurückzuziehen. Aber damals war der Bau bzw. Abriss des Rathauses noch nicht entscheidungsreif. Wir haben jetzt schon begonnen, unsere Hausaufgaben zu machen. Der Auftrag des Stadtrates liegt vor. Wir sind gerade dabei, alle Varianten aufzulisten und zu bewerten, die jetzt im Raum stehen. Dabei schauen wir, ob ein Anmieten an anderer Stelle in der Stadt möglich ist. Das wird der Stadtrat letztendlich abwägen, bewerten und entscheiden müssen. Die Frage: Abriss oder Sanierung? Wir haben dem Stadtrat alle Alternativen zur Entscheidung vorgelegt. Er hat sich entschieden. Wir werden in den nächsten Schritten in enger, transparenter Abstimmung mit dem Stadtrat das weitere Vorgehen abstimmen und letztendlich wird der Stadtrat entscheiden. Aber auch solche Alternativen haben wir auf dem Papier.“

Was erhofft man sich vom Abriss B44/Rathaus und der Stadtstraße?

Frage: „Aus meiner Sicht muss ich das Projekt auf das Schärfste verurteilen. Das jetzige Rathauscenter mit dem Parkdeck, der direkten Zufahrt von der Hochstraße, dem Bürgerservice und Einkaufsflächen war keine schlechte Lösung. Die Stadtstraße wird mit ihrer Ampelschaltung kein adäquater Ersatz und die Stadt zerschneiden. Außerdem wird sie nie fertig und alle Bürger/innen müssen unter den Behinderungen leiden. Dass die B44 stattdessen nicht wirtschaftlich sanierbar ist glaube ich nicht!!“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Ihre Kritik nehmen wir zur Kenntnis. Was zu den getroffenen Entscheidungen geführt hat, dazu finden Sie hier auf der Plattform eine Fülle an Informationen. Zum Beispiel hier:
<https://www.ludwigshafen-diskutiert.de/dialoge/hochstrassen-und-rathaus-wie-geht-es-weiter#uip-1>

An dieser Stelle finden Sie Fragen und Antworten zum Rathauscenter, Links und Downloads mit weiterführenden Informationen: <https://www.ludwigshafen-diskutiert.de/dialoge/rathaus-und-rathaus-center>.

Bei Projekten dieser Größenordnung lassen sich Unannehmlichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt über einen längeren Zeitraum hinweg leider nicht vermeiden.“

Sanierung Rathaus

Frage: „Ursprung von Planungen zum Rathaus waren nicht erfüllte Brandschutzaufgaben. Mit welchen Kosten können aktuell nicht erfüllte Auflagen erfüllt werden, ohne weitere Maßnahmen?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die Brandschutzaufgaben waren eine von vielen Themenstellungen, wie z.B. verbaute schwachgebundene Asbestbauteile, als auch unwitterbedingte Wassereinbrüche. Eine ausschließliche Herstellung der aktuell erforderlichen Brandschutzaufgaben kann nicht ohne begleitende Maßnahmen umgesetzt werden.“

Konzeption Rathaus

Frage: „Gibt es zwingenden Anforderungen, die gegen eine Sanierung des Rathauses sprechen? Wenn ja, welche sind das und warum?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Es gab eine umfangreiche Variantenuntersuchung zur Zukunft des Rathauses, die auch eine Sanierung des Turms beinhaltete. Nach intensiver Diskussion und Abwägung aller Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten hat sich der Stadtrat in seiner Sitzung am 21. September 2020 einstimmig dafür ausgesprochen, das Rathaus abzureißen. Wesentliche Kriterien sind die der Wirtschaftlichkeit und der Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind öffentlich und können hier nachgelesen werden:
https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0040.php?_ksinr=20063063

Zusatzanforderungen Abbruch Rathaus

Frage: „Die Maßnahme wird mit dem Abbruch des Rathauses erweitert. Die Kosten kommen noch zusätzlich. Ist die Verwaltung personell gerüstet, um das zu bearbeiten?“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Alles, was zusätzlich im Tagesgeschäft kommt, ist eine Herausforderung für die Kolleginnen und Kollegen in der Verwaltung. Aber man muss sagen, dass wir sehr, sehr viele engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben und wir uns dazu in der Lage fühlen. Wir bauen nicht selbst, sondern bereiten Planungsunterlagen vor, wir vergeben, wir schreiben aus.“

Abriss Rathaus

Frage: „Respekt für den Mut zum Abbruch des Rathauses!“

Kommentar: „MUT? Das Ding MUSS weg. Nicht mehr renovierbar...“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Der Abriss des Rathauses ist ja nicht einfach eine Entscheidung aus dem hohlen Bauch heraus gewesen. Es sind sehr viele Planungen vom Stadtrat an eine Fachfirma vergeben worden, die verschiedene Alternativen auch wirtschaftlich verglichen hat. Und deswegen hat der Stadtrat einstimmig dafür entschieden, dass die weitaus wirtschaftlichste Alternative der Abriss des Rathauses ist. Wenn man weiß, dass seit 2000 schon sehr viel Geld in ein Rathaus geflossen ist, das jetzt schon seit gut vier Jahren zum größten Teil leer steht, dann weiß man auch, dass jetzt eine Entscheidung fallen musste. Wer vergleichbare Hochhausanierungen anschaut, zum Beispiel der Lange Eugen in Bonn, der hat zum Schluss das Doppelte gekostet, von dem was geplant war. Das ist bei Altbauten leider so.“

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

(b) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden sprachlich geglättet

Themenbereich Finanzierung

Im Themenbereich Finanzierung wurden Fragen zu den Kosten, den möglichen Förderungen und den Nachforderungen der Abrissfirma gestellt.

Thema: Finanzierung

Auftragsvergaben vor Genehmigung (Planfeststellung)

Frage: „Ist es möglich, dass Kosten, die eigentlich förderungswürdig sind (Projektabhängig) und vor Abschluss der Planfeststellung beauftragt und ausgeführt wurden (werden) gänzlich bei der Stadt hängen bleiben? Wie lange dauert die Beantragung der Zuschüsse und das Einstellen in den Bundes- bzw. Landeshaushalt, sind diese Zeiten in den Zeitangaben mit einkalkuliert? Stand Heute nur Zuschusswürdig, Ursprung der Kostenaufteilung aus Sanierung 90 Millionen Hochstraße Nord ist das richtig?“

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Für alle Arbeiten, die vor einer Zuschussbewilligung ausgeführt werden, hat die Stadt einen "Antrag auf vorzeitigen Baubeginn" gestellt, der genehmigt wurde. Damit sind alle vorgezogenen Arbeiten zuschussfähig. Der Zuschussantrag wird derzeit schon von den Zuschussgebern geprüft, so dass wir davon ausgehen, dass die abschließende Prüfung kurz nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses abgeschlossen sein wird. Die Einstellung in die Haushalte von Bund und Land ist zum Teil bereits erfolgt, stellt aber keinen zeitkritischen Vorgang dar.“

Finanzierung der Maßnahmen zu Hochstraßen und Rathaus

Frage: Wer sind die Geldgeber? Welche Konditionen bieten sie? Welche Auflagen machen sie?

Antwort: Stadtverwaltung Ludwigshafen (a): „Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Rheinland-Pfalz und die Stadt Ludwigshafen teilen sich die Kosten. 85 Prozent der förderfähigen Kosten sollen von Bund und Land übernommen werden. Damit soll vor allem der überregionalen Bedeutung der Infrastrukturmaßnahmen Rechnung getragen werden. Die Stadt Ludwigshafen

wird ihren Anteil zu den bekannten Kommunalkreditkonditionen tragen. Alles Weitere ist Gegenstand laufender Verhandlungen.“

Kostenangabe und Förderung

Frage: „Gibt es bereits ein Kostenangabe sowie eine eventuelle Förderung, also eine Beteiligung an den hohen Kosten?“

Antwort: Kämmerer Andreas Schwarz (b): „Aufgrund der Vorgespräche, die im Wesentlichen von Frau Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck mit der Landesregierung und mit der Bundesregierung geführt worden sind und auch aufgrund des guten Austausches zwischen Land und Bund, können wir uns auf eine Förderzusage sicherlich verlassen, dass wir eine 85 prozentige Förderung der förderfähigen Kosten bekommen. Das ist schon mal die wichtigste Aussage. Im weiteren Verlauf wurde auch geklärt, dass diese Förderzusage sich zukünftig nicht nur auf die Hochstraße im Norden (Stadtstraße) erstrecken soll, sondern dass man der logischen Argumentation folgt und das Gesamtkonzept sieht, sodass sich die Förderzusage hoffentlich auch darauf erstrecken wird. Wir müssen jetzt unsere Hausaufgaben machen, weil letztendlich Förderanfrage und Förderbescheid erfordern, dass wir die neuen Planungskosten konkret benennen können. Da wir auf der einen Seite jetzt erst in der Planung des Neubaus der Pilzhochstraße sind und die Zerlegung der Stadtstraße nach Süden in Angriff nehmen wollen, können wir die noch nicht benennen. Insofern wird sich die konkrete Förderkulisse erst in der nächsten Zeit zeigen. Wir sind natürlich immer dabei, dass sowohl das Land als auch der Bund über die aktuelle Entwicklung informiert wird. Wenn die Umplanung dazu führt, dass wir durch den Abriss des Rathauscenters und des Rathaussturms eine wirtschaftlichere und schnellere Lösung finden, dann wir voraussichtlich von Seiten der Fördergeber sowohl aus finanzieller Sicht, aber auch dass die Infrastruktur in der ganzen Metropolregion in drei Ländern zukünftig schneller wieder instandgesetzt werden kann, nichts dagegen sprechen. Das ist sicherlich ein Pluspunkt. Im Bereich der neuen Stadtstraße können wir am konkretesten die Kostengrößendimension abschätzen, ohne dass wir auf die genauen Zahlen festgenagelt werden wollen. Da müssen wir dazu sagen, dass die Planung der neuen Stadtstraße nun auch schon über

zehn Jahre alt ist. Die Baukosten für das ganze Projekt waren damals 275 Millionen Euro plus einem Sicherheitszuschlag und damals hatte ja auch schon mein Vorgänger gesagt, dass diese Kosten zum Zeitpunkt der Planung nicht die Kosten sind, die zum Zeitpunkt des Bauens entstehen. Wir werden viele Jahre planen und bauen, sodass wir davon ausgegangen sind, dass wir eine Bandbreite haben werden und allein der Nordstrang uns über 500 Millionen Euro bis zur Beendigung der Baumaßnahme, damals war die Annahme 2030, kosten wird. Dabei wird die Stadt Ludwigshafen – wir sind eine der höchst verschuldetsten Städte – einem erheblichen Eigenanteil tragen. Wie gehen davon aus, dass zumindest die Planungskosten etwas reduziert werden können und sind guter Dinge, dass wir zum Wohle aller in unserer Stadt und in der Region, wieder eine intakte Infrastruktur haben und die Stadtentwicklung in Ludwigshafen wieder Fahrt aufnehmen kann.“

Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Unser Kämmerer ist schon längst wieder unterwegs und versucht Unterstützung beim Abriss des Rathauses zu bekommen. Das kann eine finanzielle Unterstützung oder möglicherweise auch den Einbezug in die finanzielle Förderung Bau Stadtstraße/ Abriss Hochstraße Nord sein. Er ist auch schon dabei zu schauen, wo wir eine Förderung in unterschiedlichen Varianten für ein neues Rathaus bekommen. Ich habe dem Landrat des Rhein-Pfalz-Kreises vorgeschlagen – der ja bekanntermaßen auch ein nicht mehr so ganz modernes Kreishaus hat –, ob wir überlegen sollten, dass wir ein gemeinsames Rat-/ Kreishaus mit einer gemeinsamen Basisinfrastruktur bauen könnten, obwohl wir zwei rechtlich getrennte Gebietskörperschaften sind. Er will mal darüber nachdenken. Ich denke, dass die Zusammenarbeit ein gutes Signal wäre. Ich weiß, dass der Kreis da auch andere Pläne hat. Viele Bürgerinnen und Bürger des Kreises kommen zu uns in Theater, gehen zu uns in die Schulen, nutzen die Infrastruktur der Stadt und damit auch unsere Hochstraßen und dann die Stadtstraße. Ich glaube, es wäre ein gutes Zeichen, wenn beim Neubau des Rathauses neue Wege gegangen werden. Ich habe die Offenheit der Stadt Ludwigshafen in diese Richtung schon mal signalisiert und diesen Vorschlag gemacht.“

Nachforderungen der Abrissfirma

Frage: „Wie kann es sein, dass die Abrissfirma nun eine Nachforderung in dieser Höhe stellt?“

Kommentare: „Wegen erhöhten Sicherheitsanforderungen“

„Wurde das im Vorfeld nicht abgestimmt und die entstehenden Kosten genehmigt?“

„Soweit ich weiß wurden die Anforderungen nachträglich erhöht und die Firma Moß hat seitdem versucht, diese erhöhten Anforderungen und den dadurch entstandenen Mehrkosten vertraglich fest zu machen.“

„Die Stadt hat sich geweigert die zu erwartenden Mehrkosten vertraglich fest zu machen...“

„Dann müsste logischerweise die Umsetzung der Arbeiten solange unterbrochen werden, bis das alles vertraglich unter Dach und Fach ist.“

Antwort: Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Das ist ein laufendes Verfahren und das ist beim Bauen nichts Unübliches. Wir machen als Stadt eine Ausschreibung. Das machen andere Gebietskörperschaften auch. Dann bekommt meistens der den Auftrag, der am günstigsten oder mit einer besonderen Idee anbietet. Das hat sich in der Branche verfestigt, dass man möglichst billig anbietet und Sonderleistungen werden extra berechnet. Wir werden zu Inhalten des Verfahrens nichts sagen, da es ein laufender Rechtsstreit ist. Da gibt es ein geordnetes Verfahren.“

Björn Berlenbach (b): „Wir haben mit der Firma Moß eine funktionale Ausschreibung gemacht. Eine funktionale Ausschreibung ist das, was jeder zu Hause auch macht. Man geht mit seinem Heizungsbauer in den Keller und sagt: Das ist der Heizungsraum, ich brauche eine neue Heizung und die alte Heizung muss weg. Dann schaut sich der Heizungsbauer das an und macht ein Angebot. Das ist eine funktionale Ausschreibung. Der Heizungsbauer macht ein Pauschalangebot und sagt: Das kostet 5.000 Euro. Wenn es dann schwieriger ist, sagt der Heizungsbauer: Jetzt möchte ich von dir 10.000 Euro haben. Das ist die Situation, die wir gerade haben. Wir sind jedoch nicht der

Meinung, dass wir Anforderungen erhöht haben. In dem Chat (s. Kommentare) geht es immer hin und her, die Stadt hätte die Anforderungen geändert. Wenn man daran denkt, dass wir es vielleicht nicht haben, dann wären die Schlüsse, die man daraus zieht, auch andere. Das ist die Position. Wir sind der Meinung, wir haben nichts verändert und die Firma Moß ist der Meinung, wir haben etwas verändert. Und da sind wir noch nicht zusammengekommen.“

Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (b): „Es macht einen Unterschied, ob wir das mit unserem privaten Geld zahlen oder mit dem Geld der Steuerzahler. Und wir gehen sehr vorsichtig und verantwortungsvoll mit dem uns überlassenen Geld um, da es uns nicht gehört. Ich denke, das ist auch die Erwartungshaltung der Menschen, dass ich als Oberbürgermeisterin nicht einfach irgendwelches Geld rausschmeißen darf. Da freut sich auch der ein oder andere über einen Bericht zur Steuergeldverschwendung. Das wollen wir vermeiden. Wir sind nicht so, dass wir der Firma Moß das Geld nicht bezahlen wollen. Wir zahlen für die Leistung, die wir bekommen haben und was wir vertraglich vereinbart haben.“

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

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

4. Ausblick

Der vorliegende Bericht dient als Zusammenfassung der Fragen und Antworten aus dem Online-Dialog und der Bürgersprechstunde zum Thema „Hochstraßen und Rathaus: Wie geht es weiter?“.

Es besteht zudem permanent die Möglichkeit, sich über die Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de zur Gesamtplanung der Hochstraßen und des Rathauses zu informieren.

Aktuelle Informationen und die Ankündigung weiterer Veranstaltungen werden ebenfalls auf www.ludwigshafen-diskutiert.de veröffentlicht.

5. Bilder-Galerie

Die folgenden Bilder geben einen Eindruck der aktuellen Geschehnisse. Die ersten Bilder zeigen die laufenden und abgeschlossenen Abrissarbeiten der Hochstraße Süd. Es folgen Fotos des Berliner Platzes und Rathaus-Centers sowie ein Luftbild davon. Abschließend gibt ein Screenshot einen Eindruck von der Zweiten Bürgersprechstunde.



Bild 1: Zug um Zu verschwindet die Pilzhochstraße aus dem Stadtbild. Insgesamt dauert der Rückbau 210 Tage.



Bild 2: Nach Abschluss der Aufräumarbeiten werden die Aushebungen der Pilzsockel verfüllt und zeitnah mit einer Asphaltdecke versiegelt.



Bild 3: Mit dem Abzug der Baucontainer und Maschinen sowie dem Abtransport der letzten Baggermatratzen kann die Baustelle von der Stadtverwaltung abgenommen werden.



Bild 4: Freie Sicht: Die Pilzhochstraße ist seit Herbst 2020 Geschichte.



Bild 5: Die Berliner Straße soll nur wenige Wochen nach Abrissende voraussichtlich Mitte Dezember 2020 für den Verkehr wieder freigegeben werden.



Bild 6: Seit dem 14. September 2020 können Busse und Bahnen wieder über den Berliner Platz fahren.

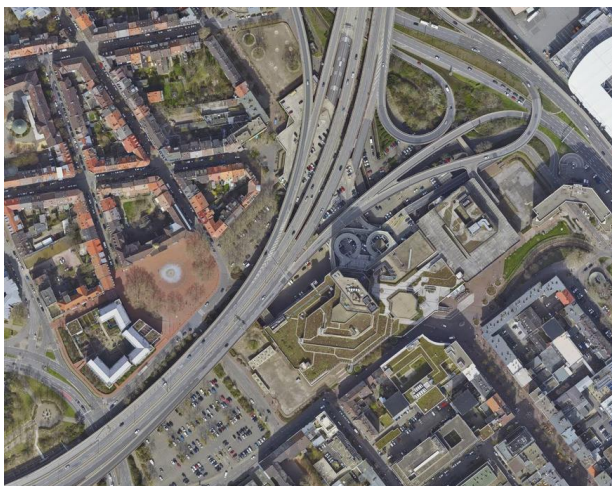


Bild 7: Aus der Luft wird deutlich: Werden Rathaus und Rathaus-Center abgerissen, ergeben sich neue Möglichkeiten für eine Optimierung der Trasse der neuen Stadtstraße.



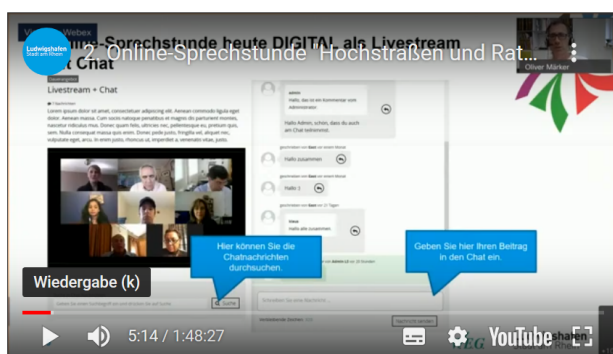
Bild 8: Das Schicksal von Rathaus und Rathaus-Center ist besiegelt: Der Komplex soll abgerissen werden.



Bild 9: Eine Sanierung der Brückenabschnitte der Hochstraße Nord ist wirtschaftlich nicht möglich. Sie werden abgerissen und durch eine ebenerdige Stadtstraße ersetzt.

Zweite Online-Sprechstunde am 1. Oktober 2020

53 Nachrichten



Hier fand am 1. Oktober 2020 von 18 bis 20 Uhr die zweite Online-Sprechstunde unter dem Motto "Hochstraßen und Rathaus: Wie geht es weiter?" statt. Sie finden die Aufzeichnung der Veranstaltung oben

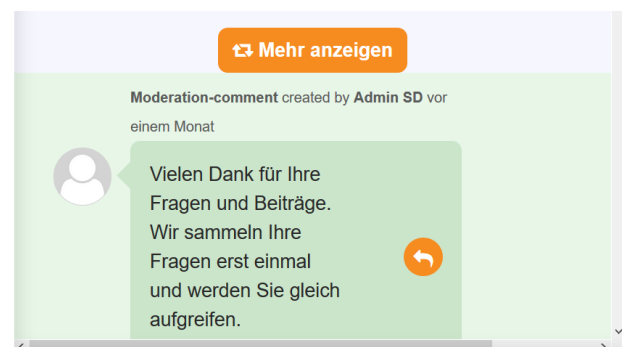


Bild 10: Bei der Online-Sprechstunde am 1. Oktober hatten Interessierte die Möglichkeit, dem Experten-Team via Live-Chat direkt Fragen zu stellen.