



Ludwigshafen diskutiert: „Abriss der Hochstrasse Nord ... und was kommt danach?“

Anlage 1 zum Auswertungsbericht:
Fragen und Antworten des Dialogs
www.ludwigshafen-diskutiert.de

Erstellt im Auftrag
der Stadt Ludwigshafen am Rhein
und der W.E.G. – WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Ludwigshafen am Rhein mbH

Herausgeber:

Stadt Ludwigshafen

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

Dieser Bericht wurde von der ZebraLog GmbH & Co.KG März 2014 im Auftrag der Stadt Ludwigshafen und der W.E.G. erstellt.

zebralog

Ansprechpartner:

Oliver Märker

Christina Rucker

Chausseestraße 8, Aufgang E

10115 Berlin

T. +49 30.200 540 26-0

F. +49 30.200 540 26-99

info@zebralog.de

www.zebralog.de

17. März 2014

Inhaltsverzeichnis

1. Bauzeiten.....	4
2. Entwicklungschancen.....	8
3. Kosten	27
4. Nachbarn	43
5. Raumgefühl.....	46
6. Umwelt.....	47
7. Verkehr.....	54
8. Weiteres.....	88

Der vorliegende Anhang zum Auswertungsbericht dokumentiert die während der Beteiligungsphase vom 20. Januar bis zum 20. Februar 2014 von Bürgerinnen und Bürgern zum Beteiligungsgegenstand gestellten Fragen und die zugehörigen Antworten der Verwaltung. Online gestellte Fragen beantwortete die Verwaltung während der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Regel bereits während der Beteiligungsphase innerhalb von 48 Stunden.

Unter ‚Format‘ wird in den folgenden Übersichten jeweils angegeben, auf welchem Weg die Frage eingegangen ist – über die Onlineplattform „Ludwigshafen diskutiert“ (www.ludwigshafen-diskutiert.de), das 3. oder 4. Bürgerforum (vom 20. Januar bzw. 5. Februar 2014) oder den Fragebogen in der neuenLU. Die im Dokument angegebenen CIDs sind eine eindeutige Identifikationsnummer für den jeweiligen Beitrag.

Die Fragen sind nach den jeweiligen Diskussionsthemen gegliedert.



Bauzeiten

Format	Frage	Antwort	CID
Online	Welche Möglichkeiten wurden denn bei der Berechnung der Bauzeit ausgeschöpft? Kann man davon ausgehen, dass "rund um die Uhr" an den Baustellen gearbeitet wird?	Bauen über 24 Stunden ist wegen des Lärms nur dort möglich, wo keine Wohnungen in der Nähe sind. Da im gesamten Baubereich - wenn auch in gewisser Entfernung - Wohnungen vorhanden sind, ist realistischerweise maximal ein Zweischichten-Betrieb möglich. Dies wurde bei der Kalkulation der Bauzeit zugrunde gelegt.	3186
Online	Müsste nicht am Anfang der Diskussion die Frage stehen, ob eine Stadt wie Ludwigshafen eine Bauzeit von acht bis zwölf Jahren überhaupt verkräftet?	Da eine Null-Variante nicht möglich ist (FAQ Ist die Variante "nur Abriss" denkbar?) war es auch eine Aufgabe der Ingenieursgemeinschaft die Bauzeiten für die verschiedenen Varianten darzustellen. Aus diesem Grund ist die Bauzeit auch einer der zur Diskussion gestellten Blickwinkel und eine Entscheidungsgrundlage.	2473
Online	Wäre es nicht möglich, vor 2018 zu beginnen?	Bis zum Baubeginn sind noch viele Schritte zu erledigen. Wenn der Stadtrat die Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen hat, muss zunächst die Frage der Finanzierung geklärt werden. Parallel dazu müssen die Planungen für die Vorzugsvariante konkretisiert werden. Danach ist ein förmliches Verfahren zur Herstellung des Planungsrechts durchzuführen, für das mindestens ein Jahr veranschlagt werden muss. Im Anschluss daran müssen die Bauleistungen europaweit ausgeschrieben werden. Wenn man den Zeitbedarf für die einzelnen Schritte aufsummiert, kommt man zu dem Ergebnis, dass frühestens Ende 2017, realistischerweise aber eher im Jahr 2018 mit dem Bau begonnen werden kann.	1502
Online	Wie lange bzw. kurz wäre die Bauzeit der Stadtstraße lang, wenn man während der Bauarbeiten nicht eine Fahrspur offenhalten würde? Ein Verkehrschaos wird es doch ohnehin geben, da scheint mir eine funktionierende Fahrbahn auch nicht die Lösung zu sein.	Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung während der Bauzeit ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "vollständige Sperrung während der Bauzeit" nicht weiter verfolgt.	1279
Online	Für die Diskussion muß unbedingt das technische Konzept der neuen Hochstras-	Für die Konstruktion der Brückenbauwerke wurden folgende Materialien bzw. Bauverfah-	1035

	<p>se dargelegt werden, Beton, Stahl, Kombinationen, um die Investitions- und Folgekosten sowie die Bauzeit beurteilen zu können</p>	<p>ren in der Vorplanungsstufe ausgewählt: Für die „Hochstraße neu“ sind zwei Konstruktionsweisen untersucht: Zum einen eine Variante in der die vorhandenen Unterbauten mit Stützen und Pfeilern genutzt werden. Auf diesen Bestand werden neue Stahlverbund-Hohlkasten montiert. Zum anderen ist auch eine Untervariante als vollständige Erneuerung der Konstruktion untersucht - mit neuen Stützen (Unterbauten) Spannbeton-Plattenbalken und Stahlverbund-Hohlkasten. (Link zu Bibliothek https://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/Buergerforum_20.01.2014_Vortrag_Lorch_Vorstellung_aller_Planungsergebnisse.pdf, siehe Folie 22 und 23) Die "Hochstraße versetzt" wird auf neuen Stützen mit Spannbeton-Plattenbalken und Spannbeton-Hohlkasten erstellt. Die "Stadtstraße kurz" besteht im Bereich der Bahnüberführung im Westen sowie der Auf- und Abfahrtsrampen zur Kurt-Schumacher-Brücke aus einer Spannbeton-Plattenbalken-Konstruktion auf Stützen.</p>	
Online	<p>Wurden Alternativen berechnet die zu einer Verkürzung der Bauzeit führen können (z.B. mehrere Bauabschnitte zeitgleich, Tag und Nachtarbeit etc.)</p>	<p>In den unterschiedlich langen Bauzeiten sind Arbeitseinsätze zwischen 7 und 20 Uhr eingerechnet. Zusätzlich sind Nachtarbeiten und in Ausnahmefällen auch Sonntageinsätze eingeplant. In Abhängigkeit der Verkehrsführung (einspurig pro Fahrtrichtung) finden auch mehrere Abschnitte gleichzeitig statt.</p>	891
Online	<p>Wie sieht es mit den Parkplätzen während und nach der Bauzeit aus? Gibt es Ersatzparkplätze und welche nicht vom Bauvorhaben betroffenen Parkplatzflächen werden besonders beansprucht?</p>	<p>Nach dem heutigen Kenntnisstand wird während der Bauzeit sicherlich ein großer Teil der derzeit vorhandenen Stellplätze unter und im Umfeld der heutigen Hochstraße nicht mehr zur Verfügung stehen können, da in diesen Bereichen gebaut wird oder die Flächen für die Baustelleneinrichtung benötigt werden. Dies ist aber vom konkreten Bauablauf abhängig, so dass eventuell auch in dieser Zeit, wenn auch in geringem Umfang und nur temporär, Teilflächen als Parkplatz genutzt werden können. Zudem stehen in der Innenstadt weiterhin zentral gelegene Parkhäuser (z.B. Bahnhofstraße/Bürgerhof oder Pfalzbau) zur Verfügung, welche heute noch Kapazitäten frei haben. Diese Parkmöglichkeiten können natürlich auch nach der Bauzeit genutzt werden. Bei den Stadtstraßenvarianten werden die derzeitigen Parkplatzflächen langfristig nicht mehr zur Verfügung stehen, da diese Bereiche bebaut werden sollen oder für die Erschließung der neuen Bauflächen benötigt werden. Die nötigen Stellplätze für die neuen Nutzungen sollen ähnlich wie im Baugebiet Rheinufer Süd in Tiefgaragen untergebracht werden. Zudem besteht die Möglichkeit auch auf den neuen Baufeldern Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern</p>	544

		sern der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen.	
Online	Wieso sind beim heutigen Stand der Technik die Bauzeiten so lange?		3977
4. Bürgerforum	Welche Zeitvorstellung gibt es für die Bebauung an den Stadtstraßen?	<p>Prinzipiell kann die Bebauung entlang der Stadtstraße erst nach Fertigstellung des jeweiligen Straßenabschnittes erfolgen, da diese Gebäude voraussichtlich sowohl verkehrstechnisch als auch ver-/entsorgungstechnisch an diese Straße angebunden werden müssen und zudem die unmittelbar an die Stadtstraße angrenzenden Bereiche während der Bauphase zumindest teilweise für die Baustelleneinrichtung benötigt werden.</p> <p>In der Realisierungsphase der Bebauung selbst wird es sich dann anbieten, ähnlich wie bei der Vorgehensweise am Rheinufer Süd, die Gebäude baufeldweise zu erstellen, um jeweils vollständige und funktionsfähige Quartiere zu erhalten.</p>	259
4. Bürgerforum	Wer erinnert sich bei 8-10 Jahre Bauzeit an die Absprachen?		396
4. Bürgerforum	Warum ist die Baudauer der aktuellen Variante länger um 4 ! Jahre as bei der versetzen Hochstraße? Dabei heißt es doch, dass die alten Pfeiler erhalten bleiben. Spart das nicht eher die Zeit? Aber ob 8 oder 10 Jahre Baustelle- für mich ist es Grund aus LU wegzuziehen	Grund dafür ist die Forderung, dass immer ein Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung stehen muss. Bei der „Hochstraße neu“ kann diese Forderung nur erfüllt werden, in dem der östliche Teil der Hochstraße zuerst und dann der westliche Teil gebaut wird (also nacheinander). Bei der „Hochstraße versetzt“ kann im östlichen und im westlichen Teil gleichzeitig gebaut werden.	403
4. Bürgerforum	Warum so lange Bauzeit?	Die lange Bauzeit resultiert in erster Linie aus dem Zwang, immer eine Fahrspur in jeder Richtung aufrecht zu erhalten.	424
3. Bürgerforum	Kann die Bauzeit durch die Vorfertigung ganzer Brückensegmente verkürzt werden?	Für alle Varianten wurden im Rahmen der Vorplanung verschiedene Konstruktionen, deren Kosten und Bauzeiten geprüft. Diese werden für die Vorzugsvariante vertieft.	685
3. Bürgerforum	Wie wird sich die lange Bauzeit auf das Wohnen und Leben im Hemshof auswirken?	<p>Durch die Bauarbeiten im Rahmen des Straßenabbruchs und Straßenneubaus, werden die Anwohner im Bereich der Dessauer Straße, Carl-Wurster-Platz / Denisstraße und Ecke Hartmannstraße / Europa-Platz betroffen sein. Diesbezüglich unterscheiden sich die Straßenvarianten nicht im geografischen Ausmaß der Betroffenheiten. Aber in der Dauer der Abriss- und Bauarbeiten insgesamt, gibt es zwischen den Straßenvarianten signifikante Unterschiede.</p> <p>Nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante wird es Aufgabe der weiteren Planungskonkretisierung sein, Abbruch- und Bauverfahren sowie Bauabschnitte und Verkehrsführung auch vor dem Hintergrund einer möglichst kurzen Zeitdauer von Einschränkungen und</p>	687

		Belästigungen für Anwohner, Gewerbetreibende, Einzelhändler und Geschäftsinhaber zu konzipieren. Auch die Erreichbarkeit von Geschäftslagen wird hierbei zu berücksichtigen sein. Begleitet wird dies dann durch einen intensiven Informations- und Kommunikationsprozess, wie es auch in der Vergangenheit bei anderen Großprojekten geschehen ist.	
--	--	--	--



Entwicklungschancen

Format	Frage	Antwort	CID
Online	Wird das Rathauscenter in jeder Variante Teil abgerissen ?	Nicht alle Varianten sehen einen Abriss des Rathauscenters vor, siehe dazu die Antwort der Verwaltung der Stadt Ludwigshafen an anderer Stelle: Antwort der Stadt Ludwigshafen (eingestellt durch die Moderation am 23.01.2014 um 16:35Uhr):Bei der Variante Stadtstraße lang wird nach derzeitigem Planungsstand der nördliche Teil des Rathauscenters etwa in Flucht der nördlichen Außenfassade des Parkhauses abgerissen und für die Einkaufsmall ein neuer großzügiger Ein-/Ausgangsbereich nach Norden geschaffen. [...] Zur Schaffung von Ersatzflächen für die durch den Teilabriss wegfallenden Geschäftsbereiche kommt prinzipiell auch eine Erweiterung des Rathauscenters in Richtung Jägerparkplatz in Betracht. Konkrete Pläne gibt es dafür jedoch noch nicht und ob dann das Geländeniveau angepasst wird oder z.B. die tiefen Bereiche als Kellergeschoss genutzt werden, kann erst in einer späteren Planungsphase entschieden werden.	3172
Online	Wenn die Entwicklungschancen nicht genutzt werden können, wie würde die Stadt mit Lärmschutzwänden aussehen?		2458
Online	Welche Auswirkungen werden die Baumaßnahmen auf die Geschäfte haben? - Erwarten Sie weniger Umsatz während der Bauphase? - Sind Entschädigungszahlungen geplant	Durch die Bauarbeiten im Rahmen des Straßenabbruchs und Straßenneubaus, werden die Anwohner im Bereich der Dessauer Straße, Carl-Wurster-Platz Denisstraße und Ecke Hartmannstr./Europa-Platz betroffen sein. Diesbezüglich unterscheiden sich die Straßenvarianten nicht im geografischen Ausmaß der Betroffenheiten. Aber in der Dauer der Abriss- und Bauarbeiten insgesamt, gibt es zwischen den Straßenvarianten signifikante Unterschiede. Die Bauzeiten bestimmen sich insbesondere durch die komplexen Abläufe am sog. Nordkopf, weshalb dort die kalkulierten Bauzeiten zwischen etwa 5 Jahren (Stadtstraße lang) und 6 Jahren (Hochstraße neu) liegen werden. Die Gesamtbauzeit der Variante `Hochstraße neu` wird bei etwa 12 Jahren liegen und für die Variante `Stadtstraße lang` bei etwa 8 Jahren. Nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante	1962

		<p>wird es Aufgabe der weiteren Planungskonkretisierung sein, Abbruch- und Bauverfahren sowie Bauabschnitte und Verkehrsführung auch vor dem Hintergrund einer möglichst kurzen Zeitdauer von Einschränkungen und Belästigungen für Anwohner, Gewerbetreibende, Einzelhändler und Geschäftsinhaber zu konzipieren. Auch die Erreichbarkeit von Geschäftslagen wird hierbei zu berücksichtigen sein. Begleitet wird dies dann durch einen intensiven Informations- und Kommunikationsprozess, wie es auch in der Vergangenheit bei anderen Großprojekten geschehen ist. Deshalb rechnen wir nicht mit einer Wegzugswelle. Entschädigungsfragen können ebenfalls erst auf der Grundlage einer Entscheidung für eine Vorzugsvariante erörtert werden. Bezüglich der Realisierung der städtebaulichen Entwicklungspotentiale darf nicht davon ausgegangen werden, dass auf allen Flächen zur gleichen Zeit mit deren Bebauung begonnen wird. Vielmehr wird es ein Realisierungskonzept geben müssen, das eine differenzierte Abfolge in sich abgeschlossener Realisierungsabschnitte zum Ziel hat, ähnlich wie das bei dem Stadtentwicklungsprojekt Rheinufer Süd erfolgt. Dadurch, dass vergleichbar einer „Wanderbaustelle“ einzelne Baufelder dann in überschaubaren Zeiträumen realisiert werden, ist auch die Belästigung vorhandener oder neu zugezogener Nachbarn begrenzt; man hat nicht an allen Seiten seiner Wohnung immer wieder eine neue Baustellen, sondern nur in der Realisierungs- und Bauphase des benachbarten Baufeldes.</p>	
Online	<p>Hat die Stadt denn Interessenten für diese Gebäude? [Anmerkung der Codierer: Gemeint sind die Gebäude zur Schallschutzbebauung]</p>	<p>Eine Projektentwicklung kann erst nach Entscheidung über die Vorzugsvariante begonnen werden. Es wurde aber mit verschiedenen Investoren unter anderem auf der Expo Real 2013 die grundsätzliche Marktgängigkeit der Straßenvarianten abgeklärt.</p>	1681
Online	<p>Ich sehe bei der Planung kein Bowlingcenter ! Wie soll damit umgegangen werden ? Verschwindet es ersatzlos ? Oder wird es an neuer Stelle wieder aufgebaut ?</p>	<p>Mit den sogenannten städtebaulichen Testentwürfen werden die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung beleuchtet, auf deren Grundlage auch die Flächen- und Eignungsabschätzungen vorgenommen wurden. Eine Verlagerung des Felix-Bowling-Center muss nicht zwangsläufig erfolgen, sondern es kann durchaus in eine städtebauliche Konzeption für die Bebauung und Nutzung der im Verlauf der Straßenlösungen entstehenden Baufelder integriert werden. Die Art und Weise und der Zeitpunkt einer Integration, wäre im Einvernehmen mit den Eigentümern und Betreibern zu präzisieren. Hierüber wurden die Eigentümer und Betreiber des Felix-</p>	1649

		Bowling-Centers bereits im Vorfeld informiert.	
Online	<p>Es gibt überall Wohn- und Geschäftsraum an stark befahrenen Straßen. Sogar in Ludwigshafen, also frage ich mich, was an der geplanten Stadtstraße so exklusiv anders ist im Vergleich zu zahllosen anderen ebenerdigen Stadtstraßen in hundert anderen deutschen Städten, dass dort niemand irgendwas bauen will? Wo sind denn die Wohnungen mit den geringeren Mieten an der bestehenden Hochstraße? Wenn das so attraktiv wäre, müsste die Hochstraße dann nicht gesäumt von Wohnhäusern sein?</p>	<p>Um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten, wurden Flächenabschätzung auf der Grundlage der sogenannten städtebaulichen Testentwürfe vorgenommen. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Die Unterschiede in der Eignung der Flächenpotentiale werden deutlich wenn man sich vor Augen hält, dass Bauflächen entlang ebenerdiger Straßen, auch entlang verkehrlich hochbelasteter Straßen, bei Investoren und Nutzern eher auf Interesse stoßen als Bauflächen entlang von Brücken bzw. Hochstraßen. Dies sind die Erfahrung die man in der Vergangenheit in Ludwigshafen und anderen Großstädten gesammelt hat, und die in Gesprächen mit Projektentwicklern, Investoren, Stadtplanern und Architekten bestätigt wurden. Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technisch Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen. Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren. Alle diese Vorhaben, Büronutzung wie Wohnbebauung, müssen entsprechend ihres Bedarfes Stellplätze für die Nutzer herstellen und zur Verfügung stellen. Als Ersatz für auf den Baugrundstücken entfallende Stellplätze für Langzeitparker wäre ggf. ein Parkhaus an der Stadtstraße als Angebotsergänzung notwendig. Entlang der Stadtstraße würden zusätzlich öffentliche Stellplätze für Besucher hergestellt. Im Interesse und Aufgabe der Stadt ist es, innerstädtische Flächenpoten-</p>	1627

		<p>tiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren und um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen. Die Nachfrage hierfür besteht wenn man sich verdeutlicht, dass zwar die Einwohnerzahl nahezu stagniert, aber die Zahl der Haushalte und der Wohnflächenbedarf pro Person stetig zunehmen. Dass innerstädtische Flächenangebote für Büroarbeitsstätten und andere geeignete Nutzungen auch in Ludwigshafen nachgefragt werden, bestätigen die Unternehmensanfragen bei der W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft. Um solche Nachfragen decken zu können müssen aber geeignete Flächenpotentiale relativ kurzfristig verfügbar sein. Dies alles ist selbstverständlich nicht kurzfristig erreichbar, aber die Weichen für solche Entwicklungen werden in der nächsten Dekade gestellt.</p>	
Online	<p>Wem gehören die künftig für die Bebauung zur Verfügung stehenden Flächen und wie ist deren Wert durch die verschiedenen Verkehrsalternativen beeinflusst ?</p>	<p>Da sich die Planungen für alle betrachteten Varianten in der Vorplanungsphase befinden war es weder möglich noch erforderlich detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen zu erstellen. Wir haben uns deshalb darauf beschränkt eine Flächenabschätzung auf der Grundlage eines sogenannten städtebaulichen Testentwurfs vorzunehmen, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Im Interesse der Stadt liegt es innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen, Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren, um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen, Außenbereichsflächen zu schonen und auch um das Stadtbild zu verbessern. Nicht der immobilienwirtschaftliche Aspekt steht hierbei im Vordergrund, sondern die Belange der Stadtentwicklung. Soweit man vermutet, dass die Stadt oder Dritte mit diesen Flächenpotentialen immobilienwirtschaftliche Gewinne erwirtschaften, stellt sich die Realität bei ähnlichen zivilen Konversionsprojekten häufig anders dar. In der Regel ist es erforderlich nicht unerhebliche Vorinvestitionen zu tätigen um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grundstückswert entsprechen. Deshalb ist eine immobilienwirtschaftlich Analyse zum späteren Zeitpunkt unerlässlich. Im Übrigen sind neben</p>	1533

		den Straßenverkehrsflächen der Messplatz, der Parkplatz Jägerstraße und der Friedenspark im Eigentum der Stadt. Bei den weiteren Flächenpotentialen handelt es sich um Privateigentum. Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur möchten wir auch an dieser Stelle nochmals in Erinnerung rufen, dass eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit zur Bewältigung der Verkehre in den täglichen Spitzenstunden eine Planungsprämisse für alle Planungsvarianten darstellte. Durch die Verkehrssimulationen wird belegt, dass sowohl die Hochstraßenvarianten als auch die Stadtstraßenvarianten leistungsfähig sind und vor dem Hintergrund des Leistungsfähigkeitskriteriums den Anforderungen an eine Förderung genügen könnten. In der Verkehrsqualität unterscheiden sich die Varianten.	
Online	Wurde auch daran gedacht die Fläche nordöstlich des Rathaus-Centers in Richtung Rhein Galerie (hinter dem Rathausplatz Nr. 10 mit der DAK) als Alternative für die weggefallenen Verkaufsflächen zu nutzen?	Das Rathaus-Center hat in unserer Innenstadt eine wichtige Funktion als Teil der City und zur Nahversorgung des Stadtteils Nord-Hemshof. Alleine deshalb wurden und werden die Gespräche zu den Auswirkungen des Abbruchs der Hochstraße sowie baulichen Veränderungen am Rathaus-Center mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin mit dem Ziel geführt, die Versorgungs- und Magnet-Funktion des Centers für die Innenstadt zu sichern. Dies ist auch der Grund, weshalb im Falle von baulichen Veränderungen am Center Flächenkompensationen für möglicherweise wegfallende Verkaufsflächen im Bereich der nördlichen Einkaufspassage und für möglicherweise wegfallende Stellplatzflächen im Bereich der Parkdecks berücksichtigt werden sollen. In die Gespräche mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin werden deshalb alle denkbare Lösungen einbezogen werden, ob es sich um Flächen im Westen oder Osten des Centers handelt, um Flächen im Erdgeschoss oder den Ebenen darüber. Deshalb auch vielen Dank für Ihren Vorschlag. Bevor die aufwendigen Prüfungen und Planungen zu Veränderungen am Rathaus-Center aufgenommen werden, soll zuvor über eine Vorzugsvariante entschieden werden. Auf der Grundlage einer Vorzugsvariante werden dann die konstruktiven Gespräche mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin fortgeführt. Wie die Lösung konkret aussehen wird und wie umfangreich bauliche Veränderung am Rathaus-Center letztlich sein werden, soll im Einvernehmen zwischen Eigentümern, Betreiberin und Stadt vereinbart werden.	1478
Online	Außerdem gefällt mir, dass ein Teil des Rathauscenters weichen muss.. warum	Das Rathaus-Center hat in unserer Innenstadt eine wichtige Funktion als Teil der City und zur Nahversorgung des Stadtteils Nord-Hemshof.	1295

	nicht gleich das ganze Gebäude???	Alleine deshalb wurden und werden die Gespräche zu den Auswirkungen des Abbruchs der Hochstraße sowie baulichen Veränderungen am Rathaus-Center mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin mit dem Ziel geführt, die Versorgungs- und Magnet-Funktion des Centers für die Innenstadt zu sichern. Dies ist auch der Grund, weshalb im Falle von baulichen Veränderungen am Center Flächenkompensationen für möglicherweise wegfallende Verkaufsflächen im Bereich der nördlichen Einkaufspassage und für möglicherweise wegfallende Stellplatzflächen im Bereich der Parkdecks berücksichtigt werden sollen. Wie die Lösung konkret aussehen wird und wie umfangreich bauliche Veränderung am Rathaus-Center letztlich sein werden, soll im einvernehmen zwischen Eigentümern, Betreiberin und Stadt vereinbart werden.	
Online	Ist irgendwo von Ersatzflächen die Rede? Vielleicht teure Plätze in neuen Parkhäusern? Wo sollen Zirkusse und andere große Schausteller Platz finden, die nicht auf den Berliner Platz passen, wenn der Messplatz verbaut ist?	Bei den Stadtstraßenvarianten werden die derzeitigen Parkplatzflächen unter und im Umfeld der heutigen Hochstraße langfristig tatsächlich nicht mehr zur Verfügung stehen können, da diese Bereiche bebaut werden sollen oder für die Erschließung der neuen Bauflächen benötigt werden. Bereits heute stehen jedoch in der Innenstadt zentral gelegene Parkhäuser (z.B. Bahnhofstraße/Bürgerhof, Pfalzbau oder Walzmühle) zur Verfügung, welche noch Kapazitäten frei haben. Zudem besteht die Möglichkeit zukünftig auch auf den neuen Baufeldern Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, welche allerdings, wie die heutigen ebenerdigen Parkplätze im Bereich der Hochstraße auch, nicht kostenfrei sein können. Der Stellplatzbedarf für neu hinzukommende Nutzungen auf den Baufeldern soll, ähnlich wie im Baugebiet Rheinufer Süd, durch private Tiefgaragen gedeckt werden. Bei allen Straßenvarianten kann der Messplatz bereits während der mehrjährigen Bauphase sicherlich nicht mehr durch Zirkusse o.ä. genutzt werden, da in dem Bereich entweder direkt gebaut wird oder große Teile der Fläche für die Baustelleneinrichtung benötigt werden. Von daher muss generell geprüft werden, ob für solche Nutzungen geeignete Ersatzflächen im Stadtgebiet angeboten werden können.	1195
Online	Der Platz unter der Hochstraße kann genutzt werden. Für Parkplätze. Und warum auch nicht für Geschäfte? Wo sind denn Parkplätze bei den ebenerdigen Stadtstraßenvarianten eingeplant	Bei den Stadtstraßenvarianten werden die derzeitigen Parkplatzflächen unter und im Umfeld der heutigen Hochstraße nicht mehr zur Verfügung stehen können, da diese Bereiche bebaut werden sollen oder für die Erschließung der neuen Bauflächen benötigt werden. Bereits heute stehen jedoch in der Innenstadt zentral gelegene Parkhäuser (z.B. Bahnhofstraße/Bürgerhof, Pfalzbau oder Walzmühle) zur	1064

		Verfügung, welche noch Kapazitäten frei haben. Zudem besteht die Möglichkeit zukünftig auch auf den neuen Baufeldern Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Der Stellplatzbedarf für neu hinzukommende Nutzungen auf den Baufeldern soll, ähnlich wie im Baugebiet Rheinufer Süd, in Tiefgaragen gedeckt werden. Die Nutzung der Flächen unter der Hochstraße für eine Bebauung (z.B. Geschäfte) ist losgelöst von bautechnischen Problemen zwar prinzipiell denkbar jedoch zeigen auch Gespräche mit Projektentwicklern, dass selbst im unmittelbaren Umfeld einer Hochstraße kein Investitionsinteresse besteht und eine Bebauung unter der Hochstraße somit unrealistisch ist.	
Online	Was soll eigentlich mit den Geschäften passieren, welche im abzureißenden nördlichen Teil des Rathaus Centers sind? Werden diese dann in der Bismarkstraße angesiedelt um diese wieder zu beleben?	Die jetzigen Planungen aller vier Varianten sind mit der ECE besprochen. Ebenso ist mit der ECE vereinbart, dass nach der Grundsatzentscheidung der Stadt für eine Variante weitere Gespräche stattfinden werden. Dabei wird dann auch die Weiterentwicklung des Rathauscenters besprochen. Dies betrifft sowohl den Abriss und die Wiederherstellung der Straße bei Betrieb des darunterliegenden Centers und der Geschäfte als auch einen Teilabriss des Rathauscenters. In diesem Zusammenhang würde es dann auch Überlegungen geben bei einer Stadtstraße lang an anderer Stelle Ersatzflächen für das Center zu schaffen. Die Geschäfte im Rathauscenter sind alle Mieter der ECE, aus diesem Grund hat die Stadt weder bei der Rhein-Galerie noch beim Rathaus-Center Einfluss auf Mietverträge etc. Es ist durchaus möglich, dass sich bei einem Teilabriss des Rathauscenters, bisherige Mieter auch in der näheren Umgebung des Centers ansiedeln. Dies ist jedoch von der Stadt nicht aktiv steuerbar.	1057
Online	Auch wenn die Verantwortlichen behaupten, dass eine Stadtstraße dieses Aufkommen bewältigen kann (das mag ja stimmen), wer möchte da wohnen oder arbeiten? Gibt es überhaupt genügend Investoren, die dort ihre Büro- oder Geschäftshäuser errichten würden? Warum sollten Geschäfte, die in der Innenstadt aussterben an einer Stadtstraße - also quasi direkt an der Autobahn - besser laufen?		1000
Online	Wenn die Stadtstrasse lang kommen sollte, wie steht dann der Abriss des Centers aus? Soll der Jägerparkplatz dann von der Höhe her angepasst werden damit hier das Center erweitert werden kann? Kommt man aus dem Hemshof (Prinzregentenstrasse) überhaupt noch in das	Bei der Variante Stadtstraße lang wird nach derzeitigem Planungsstand der nördliche Teil des Rathauscenters etwa in Flucht der nördlichen Außenfassade des Parkhauses abgerissen und für die Einkaufsmall ein neuer großzügiger Ein-/Ausgangsbereich nach Norden geschaffen. In Höhe dieses neuen Ausganges des Rat-	948

	Rathauscenter hinein? Wie soll der zukünftige Warenhof vom Rathaus aussehen?	hauscenters ist eine ebenerdige Querungsmöglichkeit der Stadtstraße mit einer Fußgängerampel vorgesehen und damit die Verbindung zur Prinzregentenstraße sichergestellt. Der derzeit von der Haveringallee zufahrbare Warenhof des Rathauses bleibt bei dieser Straßenvariante prinzipiell erhalten. Er wird allerdings überdeckelt (um die Stadtstraße darüber hinweg führen zu können) und eine neue Zufahrtsrampe von der Jägerstraße aus Richtung Süden erhalten. Zur Schaffung von Ersatzflächen für die durch den Teilabriss wegfallenden Geschäftsbereiche kommt prinzipiell auch eine Erweiterung des Rathauscenters in Richtung Jägerparkplatz in Betracht. Konkrete Pläne gibt es dafür jedoch noch nicht und ob dann das Geländeniveau angepasst wird oder z.B. die tiefen Bereiche als Kellergeschoss genutzt werden, kann erst in einer späteren Planungsphase entschieden werden.	
4. Bürgerforum	Benötigen wir so viel brutto-Geschossfläche	Bislang sind lediglich Abschätzungen getroffen worden, wieviel Wohnraum beziehungsweise Arbeitsplätze bei den jeweiligen Varianten entstehen könnten. Im Interesse und Aufgabe der Stadt ist es aber, innerstädtische Flächenpotentiale und Brachennutzbar zu machen um z.B. Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren und um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen. Die Nachfrage hierfür besteht wenn man sich verdeutlicht, dass zwar die Einwohnerzahl nahezu stagniert, aber die Zahl der Haushalte und der Wohnflächenbedarf pro Person stetig zunehmen. Dass innerstädtische Flächenangebote für Büroarbeitsstätten und andere geeignete Nutzungen auch in Ludwigshafen nachgefragt werden, bestätigen die Unternehmensanfragen bei der W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft.	52
4. Bürgerforum	Gibt es Investoren für Bürogebäude an der Stadtstraße	Zunächst muss klar sein, welche Variante und damit welche Straßenführung stadtplanerisch, funktional und wirtschaftlich sinnvoll ist. Daraus ergibt sich das zu überplanende Areal. Für alle Varianten wurden bereits Abschätzungen getroffen, wie viel neuer Wohnraum und wie viel neue Arbeitsplätze möglicherweise entstehen können. Bei der Expo Real 2013 in München, der größten Immobilienmesse in Deutschland, wurde bereits über das Potenzial, dass sich durch die Hochstraßenerneuerung ergibt, informiert.	105
4. Bürgerforum	Wird die Wohn- und/oder Büroflächen überhaupt benötigt?	Siehe 105	107
4. Bürgerforum	Überlebt das Rathauscenter die Bauphase	Insgesamt muss man davon ausgehen, dass bei allen Straßenvarianten in der Bauphase der	109

		Betrieb des Centers aufgrund von Lärm und Erschütterungen beeinträchtigt wird. Da das Rathauscenter in unserer Innenstadt eine wichtige Funktion als Teil der City und zur Nahversorgung des Stadtteils Nord-Hemshof hat, wurden und werden die Gespräche zu den Auswirkungen der Bauarbeiten oder gar des Abbruchs der Hochstraße sowie baulichen Veränderungen am Rathaus-Center mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin mit dem Ziel geführt, die Versorgungs- und Magnetfunktion des Centers für die Innenstadt zu sichern. Dies ist auch der Grund, weshalb insbesondere auch im Falle von baulichen Veränderungen am Center Flächenkompensationen für wegfallende Verkaufs- und Stellplatzflächen im Bereich der Parkdecks berücksichtigt werden sollen.	
4. Bürgerforum	Wie Fußgängerzone beleben?	Ziel der Planungen ist zunächst einen Ersatz für die Hochstraße Nord zu schaffen. Dabei sollen auch die angrenzenden Brachflächen einer Nutzung zugeführt werden. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadt- oder Hochstraße Einzelhandel oder Dienstleistungsnutzungen wie in einer City unterzubringen und damit eine Konkurrenz zur heutigen Innenstadt zu generieren. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass durch eine Aufwertung der innenstadtnahen Areale auch die Fußgängerzone selbst indirekt profitieren würde.	112
4. Bürgerforum	Werden die neuen Gebäude angenommen?	Siehe 52	117
4. Bürgerforum	Führen die neuen Büroflächen zu Leerständen in der Stadt?	Im Interesse und Aufgabe der Stadt ist es aber, innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. auch Flächen für Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren. Dass innerstädtische Flächenangebote für Büroarbeitsstätten und andere geeignete Nutzungen auch in Ludwigshafen nachgefragt werden und auch ein Ersatzbedarf für Büroflächen besteht, bestätigen die Unternehmensanfragen bei der W.E.G. (WirtschaftsEntwicklungGesellschaft). Man muss dabei nicht automatisch davon ausgehen, dass in Folge von Neubauten von Büroflächen vermehrt Leerstände in anderen Bereichen entstehen.	118
4. Bürgerforum	Gibt es überhaupt Bedarf für die ganzen Neubau-Blöcke?	Siehe 52	125
4. Bürgerforum	Entwicklungschancen Innenstadt? Ausreichend Grünfläche, Luft zum Atmen, welche Gewerbe sind vorgesehen?	Vorausgesetzt die Frage bezieht sich auf die Stadtstraßenvarianten, legen die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um	131

		<p>Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen. Generell ist im Rahmen der Weiterentwicklung der Testentwürfe vorgesehen, auch die Grün- und Freiflächenausstattung des Plangebietes zu überprüfen und ggf. Anpassungen vorzunehmen.</p> <p>Sollte sich die Frage auf die Hochstraßenvarianten beziehen, ändert sich im Vergleich zu heute nur wenig.</p>	
4. Bürgerforum	Woher kommt Potential für möglich Bebauung?	Siehe 52	155
4. Bürgerforum	Werden zusätzliche Büroflächen und Wohnflächen überhaupt benötigt und nachgefragt?	Siehe 52	275
4. Bürgerforum	Grundstückserlöse in LU sind viel zu gering- rentiert sich das dann überhaupt?	Die Realität z.B. am Rheinufer Süd zeigt, dass sich Investitionen in Ludwigshafen durchaus rentieren, da dort sonst niemand bauen würde.	380
4. Bürgerforum	Wie hoch ist die Nettobelastung für die Straßen nach Verkauf der "neuen" freien Flächen	<p>Erlöse aus dem Verkauf von Baugrundstücken sind bisher nicht berücksichtigt. Da sich die Planungen für alle betrachteten Varianten in der Vorplanungsphase befinden war es weder möglich noch erforderlich detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen zu erstellen. Wir haben uns deshalb darauf beschränkt eine Flächenabschätzung auf der Grundlage eines sogenannten städtebaulichen Testentwurfs vorzunehmen, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Im Interesse der Stadt liegt es innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen, Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren, um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen, Außenbereichsflächen zu schonen und auch um das Stadtbild zu verbessern. Nicht der immobilienwirtschaftliche Aspekt steht hierbei im Vordergrund, sondern die Belange der Stadtentwicklung.</p> <p>Soweit man vermutet, dass die Stadt oder Drit-</p>	484

		<p>te mit diesen Flächenpotentialen immobilienwirtschaftliche Gewinne erwirtschaften, stellt sich die Realität bei ähnlichen zivilen Konversionsprojekten häufig anders dar. In der Regel ist es erforderlich nicht unerhebliche Vorinvestitionen zu tätigen um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grundstückswert entsprechen. Deshalb ist eine immobilienwirtschaftlich Analyse zum späteren Zeitpunkt unerlässlich. Im Übrigen sind neben den Straßenverkehrsflächen der Messplatz, der Parkplatz Jägerstraße und der Friedenspark im Eigentum der Stadt. Bei den weiteren Flächenpotentialen handelt es sich um Privateigentum.</p>	
3. Bürgerforum	<p>Welche Gewerbe sollen sich an einer Stadtstraße ansiedeln? In der Innenstadt steht bereits vieles leer.</p>	<p>Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen.</p> <p>Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren.</p>	690
3. Bürgerforum	<p>Was passiert mit dem Bowling Center?</p>	<p>Mit den sogenannten städtebaulichen Testentwürfen werden die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung beleuchtet, auf deren Grundlage auch die Flächen- und Eignungsabschätzungen vorgenommen wurden. Eine Verlagerung des Felix-Bowling-Center muss nicht zwangsläufig erfolgen, sondern es kann durchaus in eine städtebauliche Konzeption für die Bebauung und Nutzung der im Verlauf der Straßenlösungen entstehenden Baufelder integriert werden. Die Art und Weise und der Zeitpunkt einer Integration, wäre im Einvernehmen mit den Eigentümern und Betreibern zu präzisieren. Hierüber</p>	692

		wurden die Eigentümer und Betreiber des Felix-Bowling-Centers bereits im Vorfeld informiert.	
3. Bürgerforum	Wie muss der Verkehr gestaltet werden, damit jemand an einer acht-spurigen Straße wohnen will?	<p>Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen.</p> <p>Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren. Im Übrigen handelt es sich nicht um eine durchgängige 8-spurige Straße.</p>	694
3. Bürgerforum	Sind Wohneinheiten für Studenten geplant?	Vor Verkehrslärm durch die geplante und in der oben stehenden Frage beschriebenen Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren, durchaus auch Wohnungen für Studenten.	695
3. Bürgerforum	Beim Rückbau: Was geschieht mit den unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden entlang bzw. in unmittelbarer Nähe zur Hochstraße Nord?	Denkmalgeschützte Gebäude, wie z.B. das Stadthaus Nord, 3 Gebäude in der Hartmann- bzw. der Limburgstraße sowie der Spitzbunker in der Pasadenaallee, sind durch einen Rückbau der Hochstraße nicht betroffen bzw. werden nicht beeinträchtigt.	696
3. Bürgerforum	Welchen Ursprung haben die Gebäude als Schallschutzmauer? Investoren?	Um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten, wurden Flächenabschätzungen auf der Grundlage der sogenannten städtebaulichen Testentwürfe vorgenommen. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Die Unterschiede in der Eignung der Flächenpotentiale wird deutlich wenn man sich vor Augen hält, dass Bauflächen entlang ebenerdiger Straßen, auch entlang	697

		<p>verkehrlich hochbelasteter Straßen, bei Investoren und Nutzern eher auf Interesse stoßen als Bauflächen entlang von Brücken bzw. Hochstraßen. Dies sind die Erfahrung die man in der Vergangenheit in Ludwigshafen und anderen Großstädten gesammelt hat, und die in Gesprächen mit Projektentwicklern, Investoren, Stadtplanern und Architekten bestätigt wurden.</p> <p>Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen.</p> <p>Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren.</p>	
3. Bürgerforum	Wem gehören Grundstücke die bei dem Bau einer Stadtstraße frei werden?	<p>Erlöse aus dem Verkauf von Baugrundstücken sind bisher nicht berücksichtigt. Da sich die Planungen für alle betrachteten Varianten in der Vorplanungsphase befinden, war es weder möglich noch erforderlich, detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen zu erstellen. Wir haben uns deshalb darauf beschränkt, eine Flächenabschätzung auf der Grundlage eines sogenannten städtebaulichen Testentwurfs vorzunehmen, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Im Interesse der Stadt liegt es innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen, Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren, um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen, Außenbereichsflä-</p>	705

		<p>chen zu schonen und auch um das Stadtbild zu verbessern. Nicht der immobilienwirtschaftliche Aspekt steht hierbei im Vordergrund, sondern die Belange der Stadtentwicklung.</p> <p>Soweit man vermutet, dass die Stadt oder Dritte mit diesen Flächenpotentialen immobilienwirtschaftliche Gewinne erwirtschaften, stellt sich die Realität bei ähnlichen zivilen Konversionsprojekten häufig anders dar. In der Regel ist es erforderlich nicht unerhebliche Vorinvestitionen zu tätigen um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grundstückswert entsprechen. Deshalb ist eine immobilienwirtschaftlich Analyse zum späteren Zeitpunkt unerlässlich.</p>	
3. Bürgerforum	Bitte um genauere Informationen zum (Teil)-Rückbau des Rathauses? (z.B. Parkplätze)	<p>Das Rathaus-Center hat in unserer Innenstadt eine wichtige Funktion als Teil der City und zur Nahversorgung des Stadtteils Nord-Hemshof. Alleine deshalb wurden und werden die Gespräche zu den Auswirkungen des Abbruchs der Hochstraße sowie baulichen Veränderungen am Rathaus-Center mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin mit dem Ziel geführt, die Versorgungs- und Magnet-Funktion des Centers für die Innenstadt zu sichern. Dies ist auch der Grund, weshalb im Falle von baulichen Veränderungen am Center Flächenkompensationen für möglicherweise wegfallende Verkaufsflächen im Bereich der nördlichen Einkaufspassage und für möglicherweise wegfallende Stellplatzflächen im Bereich der Parkdecks berücksichtigt werden sollen. In die Gespräche mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin werden deshalb alle denkbaren Lösungen einbezogen werden, ob es sich um Flächen im Westen oder Osten des Centers handelt, um Flächen im Erdgeschoss oder den Ebenen darüber.</p> <p>Bevor die aufwendigen Prüfungen und Planungen zu Veränderungen am Rathaus-Center aufgenommen werden, soll zuvor über eine Vorzugsvariante entschieden werden. Auf der Grundlage einer Vorzugsvariante werden dann die konstruktiven Gespräche mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin fortgeführt. Wie die Lösung konkret aussehen wird und wie umfangreich bauliche Veränderung am Rathaus-Center letztlich sein werden, soll im Einvernehmen zwischen Eigentümern, Betreiberin und Stadt vereinbart werden.</p>	728
3. Bürgerforum	Gibt es Investoren für den Bau von Wohn- und Geschäftshäusern entlang der ebenerdigen Varianten? Gibt es einen entsprechenden Bedarf?	Um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten, wurden Flächenabschätzungen auf	740

		<p>der Grundlage von sogenannten städtebaulichen Testentwürfen vorgenommen. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Die Unterschiede in der Eignung der Flächenpotentiale werden deutlich wenn man sich</p> <p>vor Augen hält, dass Bauflächen entlang ebenerdiger Straßen – auch entlang verkehrlich hochbelasteter Straßen – bei Investoren und Nutzern eher auf Interesse stoßen, als Bauflächen entlang von Brücken bzw. Hochstraßen. Dies sind Erfahrungswerte die in der Vergangenheit in Ludwigshafen und anderen Großstädten gesammelt und in Gesprächen mit Projektentwicklern, Investoren, Stadtplanern und Architekten bestätigt wurden.</p> <p>Im Interesse der Stadt liegt es, innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen, Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren, um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen, Außenbereichsflächen zu schonen und auch um das Stadtbild zu verbessern. Nicht der immobilienwirtschaftliche Aspekt steht hierbei im Vordergrund, sondern die Belange der Stadtentwicklung.</p> <p>Im Interesse und Aufgabe der Stadt ist es, innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren und um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen. Die Nachfrage hierfür besteht wenn man sich verdeutlicht, dass zwar die Einwohnerzahl nahezu stagniert, aber die Zahl der Haushalte und der Wohnflächenbedarf pro Person stetig zunehmen. Dass innerstädtische Flächenangebote für Büroarbeitsstätten und andere geeignete Nutzungen auch in Ludwigshafen nachgefragt werden, bestätigen die Unternehmensanfragen bei der W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft. Um solche Nachfragen decken zu können müssen aber geeignete Flächenpotentiale relativ kurzfristig verfügbar sein.</p>	
3. Bürgerforum	Ist im Rahmen der Stadtentwicklung auch an bezahlbaren Wohnraum gedacht? Oder wollen wir nur Besserverdiener?	Da sich die Planungen für alle betrachteten Varianten in der Vorplanungsphase befinden war es weder möglich noch erforderlich detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen zu erstellen. Wir haben uns deshalb darauf beschränkt eine Flächenabschätzung auf der Grundlage eines städtebaulichen Testentwurfs	750

		<p>vorzunehmen, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Ein vielfältiges Wohnungsangebot zu ermöglichen, wird ein Ziel bei den Planungen für die städtebaulichen Entwicklungspotentiale sein</p>	
3. Bürgerforum	Welche Rolle wird die GAG (auch sozialer Wohnungsbau) spielen?	<p>Interesse und Aufgabe der Stadt ist es, innerstädtische Flächenpotentiale und Brachennutzbar zu machen um z.B. Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren und um innenstadtnahen Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsschichten zu ermöglichen. Die Nachfrage hierfür besteht wenn man sich verdeutlicht, dass zwar die Einwohnerzahl nahezu stagniert, aber die Zahl der Haushalte und der Wohnflächenbedarf pro Person stetig zunehmen. Ein vielfältiges Wohnungsangebot zu ermöglichen, wird ein Ziel bei den Planungen für die städtebaulichen Entwicklungspotentiale sein. Bei der Realisierung solcher Wohnungsangebote kann auch durchaus die GAG wieder mitwirken.</p>	751
3. Bürgerforum	Soll die Stadtstraße eine Einkaufsstraße werden?	<p>Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen.</p> <p>Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren.</p>	755
3. Bürgerforum	Welche Gewerbebetriebe sollen sich entlang einer neuen Stadtstraße ansiedeln?	<p>Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde,</p>	759

		<p>dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen.</p> <p>Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren.</p>	
3. Bürgerforum	Sind die Angsträume unterhalb der Hochstraße die zukünftigen Flächen der City West?	Bei den beiden Stadtstraßenvarianten würde der Bereich der heutigen Hochstraßentrasse (und somit auch die "Angsträume") in weiten Teilen für neue städtische Nutzungen ebenso zur Verfügung stehen, wie die an die Hochstraße angrenzenden Flächen. Wie die städtebaulichen Testentwürfe zeigen, könnten diese Areale bebaut, als ebenerdige Erschließungsflächen oder als Freibereiche genutzt werden. Bei den beiden Hochstraßenvarianten würde sich an der heutigen Situation nichts Wesentliches verändern.	761
Online	Mich würde interessieren, was das in Euros bedeutet. Was sind die voraussichtlichen einmaligen Einnahmen und die voraussichtlichen jährlichen Einnahmen für die Stadt Ludwigshafen pro Variante?	Da sich die Planungen für alle betrachteten Varianten in der Vorplanungsphase befinden war es weder möglich noch erforderlich detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen zu erstellen oder zu überschlagen, welche Einnahmen die Stadt durch die Entwicklung der Flächen erzielen könnte. Wir haben uns deshalb darauf beschränkt eine Flächenabschätzung auf der Grundlage von sogenannten städtebaulichen Testentwürfen vorzunehmen, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten. Bezogen auf mögliche immobilienwirtschaftlichen Gewinne der Stadt oder Dritter ist anzumerken, dass man davon ausgehen muss, dass nicht unerhebliche Vorinvestitionen getätigt werden müssen, um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt überhaupt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grund-	3611

		stückswert entsprechen. Deshalb ist eine immobilienwirtschaftlich Analyse zum späteren Zeitpunkt unerlässlich. Im Übrigen sind neben den Straßenverkehrsflächen der Messplatz, der Parkplatz Jägerstraße und der Friedenspark im Eigentum der Stadt. Bei den weiteren Flächenpotentialen handelt es sich um Privateigentum. Ein weiterer Aspekt in dem von ihnen angefragten Zusammenhang sind sicherlich auch Steuereinnahmen für die Stadt (z.B. Gewerbe- oder Einkommenssteuer von Betrieben, die sich dort ansiedeln oder von Menschen die dort wohnen). Aber auch diese lassen sich heute nicht quantifizieren.	
Online	Bei den Stadtstraßen findet man wahrscheinlich besser Investoren für die freien Flächen. Damit vielleicht mehr Arbeitsplätze, Wohnungen oder die Uni wird ausgebaut. Die Frage ist, was bringt das der Stadt finanziell.		3657
Online	Was passiert eigentlich mit dem Felix Bowlingcenter und dem Luftschutzbunker daneben? (Ist übrigens der einzige der noch von seiner Art besteht. Somit irgendwie eine architektonische Besonderheit).	Mit den sogenannten städtebaulichen Testentwürfen werden die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung beleuchtet, auf deren Grundlage auch die Flächen- und Eignungsabschätzungen vorgenommen wurden. Eine Verlagerung des Felix-Bowling-Center muss nicht zwangsläufig erfolgen, sondern es kann durchaus in eine städtebauliche Konzeption für die Bebauung und Nutzung der im Verlauf der Straßenlösungen entstehenden Baufelder integriert werden. Die Art und Weise und der Zeitpunkt einer Integration, wäre im Einvernehmen mit den Eigentümern und Betreibern zu präzisieren. Hierüber wurden die Eigentümer und Betreiber des Felix-Bowling-Centers bereits im Vorfeld informiert. Der benachbarte Luftschutzbunker ist denkmalgeschützt und wurde auch bei den Testentwürfen in seinem Bestand berücksichtigt.	629
Online	Hallo liebes Moderationsteam, besteht schon ein Plan für die beiden Stadtstraßen-Varianten, was für Arbeitsplätze an diesen entstehen sollen (also Büroräume, Dienstleistungszentren, Gastronomie, etc.)?	Bislang sind lediglich Abschätzungen getroffen worden, wieviel Wohnraum beziehungsweise Arbeitsplätze bei den jeweiligen Varianten entstehen könnten. So heißt es bei den FAQ (https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page) zur Frage "Gibt es Investoren für frei werdende Flächen?" Zunächst muss klar sein, welche Variante und damit welche Straßenführung stadtplanerisch, funktional und wirtschaftlich sinnvoll ist. Daraus ergibt sich das zu überplanende Areal. Für alle Varianten wurden bereits Abschätzungen getroffen, wieviel neuer Wohnraum und wie viel neue Arbeitsplätze möglicherweise entstehen können. Bei der Expo Real 2013 in München, der größten Immobilienmesse in Deutschland, wurde bereits über das Po-	560

		<p>tenzial, dass sich durch die Hochstraßenerneuerung ergibt, informiert. Konkretere Pläne gibt es also noch nicht! Haben Sie hier bereits Vorstellungen, die Sie im Bereich "Entwicklungschancen" einbringen wollen (https://ludwigshafen-diskutiert.de/thema/entwicklungschancen)?</p>	
4. Bürgerforum	Wer ist der Eigentümer der neuen Freiflächen?	<p>Neben den derzeitigen Straßenverkehrsflächen befinden sich der Messplatz, der Parkplatz Jägerstraße und der Friedenspark im Eigentum der Stadt. Bei den weiteren Flächenpotentialen handelt es sich um Privateigentum.</p> <p>Soweit man vermutet, dass die Stadt oder Dritte mit diesen Flächenpotentialen immobilienwirtschaftliche Gewinne erwirtschaften, stellt sich die Realität bei ähnlichen zivilen Konversionsprojekten häufig anders dar. In der Regel ist es erforderlich nicht unerhebliche Vorinvestitionen zu tätigen um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grundstückswert entsprechen. Deshalb ist eine immobilienwirtschaftlich Analyse zum späteren Zeitpunkt unerlässlich.</p>	124



Kosten

Format	Frage	Antwort	CID
Online	<p>Wo sollen die Fördergelder herkommen und welche Kriterien muss die Straße erfüllen, damit es möglichst viel Fördergeld gibt? Kann es eigentlich auch Fördergelder für den Unterhalt der Straße geben? Es ist wichtig, dass Ludwigshafen den laufenden Unterhalt der Straße stemmen kann. Gibt es für die vier Varianten schon transparente Schätzungen? Wo finde ich diese? Was haben sie für Annahmen für Ihre Unterhaltskalkulationen getroffen?</p>	<p>Bei der Hochstraße Nord handelt es sich zwar um eine Bundesstraße. Jedoch sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern diese für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen zuständig. Insofern ist die Stadt Kostenträger für das Vorhaben "Hochstraße Nord". Bund und Land haben jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Darüber hinausgehende Finanzierungsmöglichkeiten werden nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante diskutiert. Es ist richtig, dass die Stadt Ludwigshafen keinesfalls alleine die Finanzierung stemmen kann. Eine wesentliche Voraussetzung für die Förderung ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Diese wird von allen vier Varianten erfüllt. Die Unterhaltungskosten - konkret: die Kosten für Pflege, Wartung und Reinigung - wurden wie folgt errechnet: Hochstraße neu: 2,0 Mio pro Jahr Hochstraße versetzt: 1,93 Mio pro Jahr Stadtstraße kurz: 1,40 Mio pro Jahr Stadtstraße lang: 1,08 Mio pro Jahr Berechnungsgrundlage waren die sogenannten "Ablöserichtlinien" des Bundes, jedoch wurden "Rücklagen" für einen späteren Ersatzneubau nicht berücksichtigt. Die Unterhaltungskosten muss die Stadt alleine tragen.</p>	3406
Online	<p>Was ist mit den Kosten die uns allen durch Staus während der Bauzeit entstehen? Gibt es dazu Ideen, Schätzungen, fließt das mit ein?</p>	<p>Es wurde die Dauer der verkehrlich kritischen Bauphasen mit starken Beeinträchtigungen für die verschiedenen Varianten ermittelt: Hochstraße neu: 10,00 Jahre Hochstraße versetzt: 6,00 Jahre Stadtstraße kurz: 8,00 Jahre Stadtstraße lang: 5,00 Jahre Diese Werte korrespondieren mit den Staukosten (und sind deshalb auch ein Maß dafür). Konkrete Berechnungen zur Höhe der volkswirtschaftlichen Staukosten wurden nicht durchgeführt.</p>	3345
Online	<p>Ist es nicht unsere Pflicht bzw. die Pflicht unserer Stadtvertreter (Stadtrat) den finanziellen Spielraum d.Stadt >nicht< so weit einzuschränken, dass künftige Aufgaben, die den Bürgern der Stadt zugute kommen würden, nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt wahrgenommen werden können? Kommt daher nicht nur die Variante „Stadtstr.lang“ in Betracht? Ha-</p>	<p>Die Stadt hat mit Bund und Land vereinbart über die konkreten Finanzierungsmöglichkeiten dann weiterführende Gespräche zu führen, wenn sich die Stadt für eine der vier Varianten entschieden hat. Bund und Land halten jedoch grundsätzlich sowohl eine Hochstraße als auch eine Stadtstraße für förderfähig.</p>	3346

	ben die möglichen Nachteile, die die „Stadtstr. lang“ gegenüber den anderen drei Varianten hat, angesichts der Kostenersparnis nicht in den Hintergrund zu treten? Gibt es Zuschüsse in Höhe bestimmten Prozentsätzen oder hängen sie von der Art des Strasse (Brücke oder ebenerdige Str.) ab? Gibt es für Brückenbauwerke (also einer Hochstr.) höhere Zuschüsse?		
Online	Die Kosten für die Stadtstraße lang stimmen nicht. Wo sind die Kosten für den Abriß für den nördlichen Teil des Rathaus Center versteckt? Wie hoch sind diese?	Die Kosten für die vier Varianten sind unterschiedlich hoch und können aus dem Fachbeitrag (siehe Bibliothek "Bürgerforum 20.01.2014 Vortrag Lorch Vorstellung aller Planungsergebnisse) entnommen werden. Daraus können auch die unterschiedlichen Unterhaltskosten pro Variante abgelesen werden. In den Kosten für die Stadtstraße lang sind die Abrisskosten der nördlichen Einkaufszenters beinhaltet sowie alle anderen erforderlichen Anpassungskosten. Der Ersatzneubau ist hier nicht beinhaltet.	3148
Online	Mit welchem Zinssatz wurde gerechnet? Auf wieviel Jahre wird das Projekt finanziert? Wird das bei öffentlichen Projekten, ähnlich den privaten Finanzierungen überhaupt so gerechnet? Oder ist ausgegeben schon bezahlt? Welche Invlationssätze sind für wann angenommen? Wäre garantiert für die Richtigkeit der Annahmen?		2474
Online	Sie die Kosten für die Lärmschutzwände in der Kalkulation vorhanden? Ist die Renovierung der B39 schon Bestandteil des Projekts oder wird diese aus anderen Töpfen finanziert?	Nein, wenn der Zeitpunkt der Bebauung entlang der Stadtstraßen später als die Verkehrsanlage ausgeführt wird ist es nicht notwendig hier Lärmschutzwände heranzuziehen. Eine Renovierung der B39 steht in keinem Zusammenhang mit dem Projekt "City West".	2452
Online	1. Die Kosten sollen aufgeschlüsselt werden: Gesamtkosten aufgeschlüsselt in Baukosten, Erschließungskosten, jährliche Unterhaltskosten von Straße und neue Flächen, jährliche Betriebskosten, sonstige Kosten wie z.B. Abriss Rathauscenter oder Finanzierungskosten. 2. Kosten sollen zu Bauende berechnet werden. Diese Summen müssen schließlich finanziert werden. 3. Ich vermisste das Risikomanagement in der Kalkulation. Z.B. Bauverzögerungen, Baumängel, Wetter, Bürgerproteste, usw. sind Risiken, die Kosten in die Höhe treiben. Wenn man Risiken jetzt schon berücksichtigt bekommt man eine realistischere Kostenschätzung 4. Kostenschätzungen sind nicht auf die Million genau. Mit einer optimistischen, pessimistischen und realistischen Schätzung bekommt man einen Toleranzbe-	Zu 1: Die Kosten für die vier Varianten sind unterschiedlich hoch und können aus dem Fachbeitrag (siehe Bibliothek "Bürgerforum 20.01.2014 Vortrag Lorch Vorstellung aller Planungsergebnisse) entnommen werden. Daraus können auch die unterschiedlichen Unterhaltskosten pro Variante abgelesen werden. In den Kosten für die Stadtstraße lang sind die Abrisskosten der nördlichen Einkaufszenters beinhaltet sowie alle anderen erforderlichen Anpassungskosten. Der Ersatzneubau ist hier nicht beinhaltet. Zu 2: Die kommunizierten Kosten geben einen fiktiven Kostenstand zum erwarteten Baubeginn im Jahr 2018 wieder. Sie wurden ermittelt, in dem die heutigen Kosten mit einer angenommenen Inflationsrate von 2% pro Jahr hochgerechnet wurden. Preissteigerungen während der Bauzeit sind nicht berücksichtigt. Eine solche Angabe wäre zum jetzigen Zeitpunkt unseriös. Zudem steigt der Anteil in	2451

	reich, womit man die verschiedenen Varianten besser vergleichen kann und die Finanzierung auf eine bessere Basis stellen kann.	jeder Variante proportional an. Zu 3: Zur Zeit befinden wir uns in dem Leistungsstand eines Vorentwurfs. Diese angefragten Details (z. B. Bauverzögerung) werden in einem Bauvertrag geregelt. Zu 4. Im Rahmen der Vorplanung liegt jeweils pro Variante eine Kostenschätzung vor, aus der für die Vorzugsvariante heraus eine Kostenberechnung entwickelt wird. Insofern sind die Kosten mit einem gewissen Unsicherheitsrisiko belastet.	
Online	Wie hoch sind die anteiligen Kosten für den Abriss?	Die Rückbaukosten betragen: für die Variante "Hochstraße neu": 61 Mio EUR für die Variante "Hochstraße versetzt": 65 Mio EUR für die Variante "Stadtstraße kurz": 61 Mio EUR für die Variante "Stadtstraße lang": 64 Mio EUR Die Kostenunterschiede ergeben sich aus den unterschiedlichen Bauabläufen und den unterschiedlichen Verkehrsführungen während der Bauzeit.	2362
Online	Was wird denn an der Hochstraße "gepflegt und gereinigt"??	Zu den Unterhaltungskosten der Ingenieurbauwerke zählen insbesondere die Aufwendungen für das Auswechseln von Lagern oder ÜKO's, die Erneuerung von Abdichtungen und Geländern, die Beseitigung von Setzungsdifferenzen, das Auspressen von Fugen sowie die Instandsetzung von Außenflächen, Kappen und Schutzeinrichtungen. Zu den Unterhaltungskosten der Verkehrswege allgemein, also auch der ebenerdigen Straßen, zählen auch die Aufwendungen zur Erhaltung des Oberbaus, der zugehörigen Entwässerungseinrichtungen und der Ausstattungen. Auch die Reinigung der Verkehrswege wird zu den Unterhaltungskosten gezählt. Flächen unter der Brücke würden wir nicht in die Unterhaltung der Brückenbauwerke einbeziehen, das wäre den Verkehrswegen unter der Brücke zuzuschlagen.	2099
Online	Wäre nicht eine tiefergelegte Straße gegenüber der Hochstraße hier klar im Vorteil??? Weitere Frage: Wie hat sich die Qualität der heute verwendeten Baumaterialien gegenüber früher verbessert? Können hier Folgekosten durch neuartige Materialien, z.B. durch bionische Beschichtungen etc., am Bauwerk eingespart werden ?	Die Unterhaltungskosten - konkret: die Kosten für Pflege, Wartung und Reinigung - wurden wir folgt errechnet: Hochstraße neu: 2,0 Mio pro Jahr Hochstraße versetzt: 1,93 Mio pro Jahr Stadtstraße kurz: 1,40 Mio pro Jahr Stadtstraße lang: 1,08 Mio pro Jahr Die technischen Standards beim Neubau von Brücken wurden in den letzten 40 Jahren fort entwickelt. So ist beispielsweise die Überdeckung der Bewehrung durch Beton deutlich dicker und in der Regel wird der neue Beton durch ein Beschichtungssystem gegen Umwelteinflüsse geschützt.	2037
Online	Welche Varianzen der Kosten haben sie für jede Variante berechnet, was sind die geringsten und die höchsten Kosten in der jeweiligen Kalkulation?	Der Planungsprozess besteht aus mehreren Stufen (Vorentwurf – Entwurf – Ausführungsplanung). Mit fortschreitender Konkretisierung der Planung werden auch die Ansprüche an die Kostenberechnungen höher. Wir befinden uns derzeit am Ende der Vorentwurfsphase. Üblicherweise sind hier Unsicherheiten bei den Kosten von + / - 30% tolerierbar. Allerdings hat	1937

		die im Auftrag der Stadt tätige Ingenieurgesellschaft bereits sehr konkrete Kostenberechnungen durchgeführt, die über den Vorentwurfsstandard weit hinausgehen, so dass ein wesentlich geringeres Kostenrisiko zu erwarten ist. Die kommunizierten Kosten geben einen auf den Zeitpunkt des Baubeginns (2018) hochgerechneten Stand wieder. Inflationsbedingte Baupreissteigerungen während der Bauzeit sind nicht berücksichtigt.	
Online	Können Sie abschätzen, wie hoch die Kosten voraussichtlich bei Bauende sein werden? Gibt es vielleicht Erfahrungswerte aus der Vergangenheit?	Es wäre unseriös, hier eine Prognose zu wagen. So ist es nicht möglich, Inflationsraten für die Zeit nach 2018 vorherzusagen. Zum anderen sind auch die jährlich zu verausgabenden Beträge (der sogenannte "Mittelabfluss"), die dann mehr oder weniger der Inflation unterliegen, erst dann konkret abzuschätzen, wenn eine konkrete Bauablaufplanung vorliegt. Diese ist Gegenstand der nächsten Planungsstufe.	1936
Online	Entstehen bei den Varianten "Nebenkosten", die in der aktuellen Kalkulation noch nicht enthalten sind? Müssen z.B. Grundankäufe getätigt werden und wenn ja in welchem Umfang bei welcher Variante? Sind die Kosten für z.B. den Ausbau der Radwege bei den Stadtstraßen in der Kalkulation enthalten? Entstehen sonstige weitere Kosten anhängig von der Variante?	Neben den kommunizierten Kosten können bei allen Varianten Entschädigungsleistungen für das Bauen im Bereich des Rathaus-Centers und der Wohnbebauung im Umfeld anfallen. Bei der Variante "Stadtstraße lang" kommen Entschädigungsleistungen hinzu für den Abbruch der nördlichen Rathaus-Mall und für das Grundstück, das dort für die Straße in Anspruch genommen wird. Die Höhe sämtlicher Entschädigungsleistungen ist im derzeitigen Planungsstand nicht bekannt. Auch die Baukosten für Nebenflächen und -anlagen (z.B. Gehwege, Radwege, Begrünung, Ampeln, Straßenbeleuchtung u.v.m.) sind in den kommunizierten Kosten enthalten.	1914
Online	wer garantiert das die eine Variante günstiger ist als eine andere (inkl. aller Nebenkosten wie z.B. notwendige Grundankäufe)? - wer übernimmt Verantwortung für eine kostenbasierte Entscheidung, wenn die Variante dann doch teurer wird? - wer fährt lieber Fahrrad neben einer teilweise 8-spurigen Stadtstraße als entspannt unter einer Brücke? - wer lässt sein Kind lieber neben einer teilweise 8-spurigen Stadtstraße Rad fahren als sicher unter einer Brücke? - wer will an einer Straße Wohnen/Bummeln/Irgendwas tun, auf der täglich mehrere zehntausend Fahrzeuge fahren? - wer will ernsthaft zehntausende Fahrzeuge täglich im Ort haben? - warum kann man die Radwege nicht bei einer Hochstraßenvariante ausbauen/verbessern? Unter der Hochstraße ist jede Menge (überdachter) Platz... - wer will die Verantwortung für schwere Unfälle wie sie verstärkt auf Kreuzungen passieren übernehmen? - wer will die Notlösung		1822

	nur weil andere Städte auch im Stau/Verkehr ersticken?		
Online	Wie stark werden die Großkonzere und die Industrie mit ins Boot geholt ?		1821
Online	Wird diesmal eine Bauplanung &-ausführungsqualität gewählt, die die normalerweise zu veranschlagenden 70-100 Jahre für eine Brücke aushält ? - Wer zahlt Bau und Unterhaltskosten, wird das aufgeteilt ? Wo bekommt man mehr Leistungsfähigkeit fürs Geld ??	die Bauplanungs- und Ausführungsqualität entsprach dem damaligen Kenntnisstand und den damals geltenden Normen. Inzwischen wurden die Regelwerke nicht zuletzt aufgrund negativer Erfahrungen bei den in den 1960er und 1970er Jahren errichteten Bauwerken fortentwickelt. Selbstverständlich werden Straßen und Bauwerke unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke geplant und gebaut. Bei der Hochstraße Nord handelt es sich zwar um eine Bundesstraße. Jedoch sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern diese für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen zuständig. Insofern ist die Stadt Kostenträger für das Vorhaben "Hochstraße Nord". Bund und Land haben jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Darüber hinausgehende Finanzierungsmöglichkeiten werden nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante diskutiert. Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen. Die künftigen Unterhaltskosten muss die Stadt alleine tragen.	1746
Online	die bisher in Aussicht gestellte Förderung durch den Bund, welche aufgrund der aktuellen Kostenschätzung überholt ist, wurde ausschließlich für die Variante Neubau der Hochstraße in bestehender Form formuliert. Für Stadtstraßenvariante gilt sie wohl nicht; diese müsste wohl gewisse Anforderungen genügen wie Bedeutung für überregionalen Verkehr; Stichwort Bundesfernstraßengesetz. Es ist anzunehmen, dass bei den Planungen zur Stadtstraße ausreichend berücksichtigt wurde, dass eine Förderung durch den Bund möglicherweise aus den obigen Gründen abgelehnt wird?	Es gab bereits Gespräche mit dem Bund und dem Land. Alle 4 Varianten wurden dabei grundsätzlich mit Bund und Land abgesprochen, es wurde jedoch vereinbart konkrete Gespräche erst nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante zu führen.	1740
Online	Noch eine Frage zu den kalkulierten Kosten der Stadtstrasse lang: Ist in den genannten Werten von 270 Mio ein Betrag zu Entschädigung bzw. Wiederaufbau des Rathauscenters beinhaltet ?	Kosten für die Variante Stadtstraße lang sind bereits Kosten für den Abriss des Gebäudeteils und die Anpassung der technischen Infrastruktur an die neue Gebäudesituation enthalten, nicht aber der Kaufpreis für das Grundstück und eine Entschädigung. Die Höhe einer Entschädigung ist derzeit auch noch nicht absehbar und müsste in der weiteren Planung noch konkretisiert werden. Allerdings sind Entschädigungen nicht nur bei der Variante Stadtstraße lang sondern auch bei allen anderen Varianten zu erwarten, da auch bei diesen Varianten Beeinträchtigungen für das Center bzw. dessen Betrieb zu erwarten sind. Insofern ist die Höhe	1672

		einer Entschädigung bei allen Varianten in der weiteren Planung zu konkretisieren.	
Online	Ist von der Stadtverwaltung die Möglichkeit durchdacht worden die das „Hochstraßenprojekt“ privat finanzieren zu lassen?	Die Einführung einer Maut ist rechtlich nicht möglich. Sowohl bei den Hochstraßen-Varianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten handelt es sich um eine Straße von "lediglich" rund 2 km Länge, die auch innerstädtisch vernetzt ist. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich der rechtliche Rahmen in absehbarer Zeit ändert. Alle weiteren Finanzierungsfragen - auch Möglichkeiten einer privaten Finanzierung - müssen, abhängig von der Vorzugsvariante (Stadtstraßenvarianten oder Hochstraßenvarianten), nach der Entscheidung geklärt werden.	1660
Online	Was ich nirgends lesen kann ist: wer ist für die Kosten zuständig ?	Bei der Hochstraße Nord handelt es sich zwar um eine Bundesstraße. Jedoch sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern diese für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen zuständig. Insofern ist die Stadt Kostenträger für das Vorhaben "Hochstraße Nord". Bund und Land haben jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Darüber hinausgehende Finanzierungsmöglichkeiten werden nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante diskutiert. Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen.	1538
Online	Des Weiteren, wo sind den die Kosten für notwendige Grundankäufe für die Stadtstraße versteckt? Ach noch nicht eingerechnet? Na, ob es dann noch günstiger wird?	Nach derzeitigem Kenntnisstand verlaufen sämtliche Varianten weitestgehend auf städtischen Grundstücken - mit Ausnahme der Variante "Stadtstraße lang", bei der das Fremdgrundstück der nördlichen Rathaus Mall benötigt wird. Die dort anfallenden Grunderwerbskosten sind noch nicht bekannt und in den genannten Gesamtkosten noch nicht enthalten.	1334
Online	Warum sind die Unterhaltskosten für die "Lange Stadtstraße" billiger als für die "kurze" ??? (1,1 Mio EUR pro Jahr für "lang" versus 1,4 Mio Eur pro Jahr für "kurz")		1323
Online	Kann schon heute jemand von der Stadt die Finanzierung erklären?	Das ist leider noch nicht möglich. Die Stadt Ludwigshafen vertritt die Auffassung, dass die vorwiegend von regionalen und überregionalen Verkehrsteilnehmern genutzte Straße auch entsprechend anteilig finanziert werden muss. Auch ist die Stadt Ludwigshafen finanziell nicht in der Lage, die derzeit geschätzten Kosten von zwischen 270 Millionen Euro und mehr als 330 Millionen Euro alleine aufzubringen. Daher werden, sobald der Stadtrat die Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen hat, Gespräche mit potentiellen Fördermittelgebern geführt.	1288
Online	s "teilweise alte Säulen wiederverwendet	Die Stützen sind allgemein noch in einem gu-	1045

	werden sollen". Frage: Wieviele der Stützen sind noch in Ordnung? Und wenn dies eine größere Anzahl sein sollte, genügte es dann nicht, die defekten aufliegenden Hohlkörper, jetzt in den roten Netzen, zu ersetzen, und neue, vorgefertigte auf die vorhandenen Stützen aufzulegen?	ten Zustand. Die Erhaltung der Stützen ist durchaus noch eine Option als Untervariante zur "Hochstraße neu". Allerdings haben Untersuchungen gezeigt, dass dafür eine etwa 3 Jahre längere Bauzeit veranschlagt werden müsste und es auch insgesamt wirtschaftlicher ist, die Stützen neu zu errichten. Bei den Varianten "Hochstraße versetzt" und den beiden Stadtstraßenvarianten ist die Erhaltung der Stützen nicht möglich, da dort von der heutigen Lage abweichende Trassen gewählt wurden.	
Online	Warum beteiligt sich die BASF nicht an den Baukosten?	Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage	1034
Online	steht denn die Finanzierung für eine der Varianten? Welche Finanzierung ist verabschiedet?		901
4. Bürgerforum	Kosten für Neubau der Gebäude?	Dabei handelt es sich um Privatinvestitionen, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sind.	58
4. Bürgerforum	Würden die 340.000 Büroflächen die Maßnahme (teilweise) bezahlen?	Soweit man vermutet, dass die Stadt oder Dritte mit diesen Flächenpotentialen immobilienwirtschaftliche Gewinne erwirtschaften, stellt sich die Realität bei ähnlichen zivilen Konversionsprojekten häufig anders dar. In der Regel ist es erforderlich nicht unerhebliche Vorinvestitionen zu tätigen um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grundstückswert entsprechen. Von daher kann die Frage derzeit nicht abschließend beantwortet werden, zumal auch die Stadt sicherlich nicht als Investor auftreten wird, welcher dann fertigen Büroraum veräußert.	119
4. Bürgerforum	Wer soll das bezahlen?	Die Stadt Ludwigshafen vertritt die Auffassung, dass die vorwiegend von regionalen und überregionalen Verkehrsteilnehmern genutzte Straße auch entsprechend anteilig finanziert werden muss. Auch ist die Stadt Ludwigshafen finanziell nicht in der Lage, die derzeit geschätzten Kosten von zwischen 270 Millionen Euro und mehr als 330 Millionen Euro alleine aufzubringen. Daher werden auf Basis der Vorzugsvariante Gespräche mit Fördermittelgebern (Bund + Land) geführt.	204
4. Bürgerforum	Wer unterhält die Grünanlagen?	Die öffentlichen Grünflächen werden von der Stadt unterhalten	228
4. Bürgerforum	Was passiert, wenn Bund und Land sich nicht genug beteiligen?	Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen. Untersuchungen haben gezeigt, dass auch der ersatzlose Abriss der Hochstraße keine Option ist, da dieser zu dem Kollaps des Verkehrs im Stadtgebiet führen würde.	381
4. Bürgerforum	Wo kommt der Bauschutt hin und wer trägt die Kosten?	Der Bauschutt wird mit LKW oder evtl. mit Schiffen zu einer Recyclinganlage transportiert und dort wieder aufbereitet. Die Kosten für den Abbruch und die Entsorgung sind in den kom-	382

		munizierten Gesamtkosten enthalten.	
4. Bürgerforum	Was passiert bei Kosten und Bauzeitüberziehung?	Die vorliegenden Planungsergebnisse entsprechen einem sogenannten „Vorentwurf“. Die dafür aufgestellte Kostenschätzung ist mit einem Ungenauigkeitsgrad von + / - 30% belastet. Grund dafür ist, dass viele Einzelleistungen und –kosten in dieser Phase noch nicht erfasst werden konnten (z.B. die Notwendigkeit der Umliegung von Ver- und Entsorgungsleitungen). Die Kosten und die Bauzeiten werden in den nächsten Planungsschritten weiter konkretisiert. Wenn die Bauaufträge vergeben sind, sind die Firmen an ihr Angebot gebunden und haben nur einen Anspruch auf zusätzliche Vergütung für Leistungen, die nicht bzw. nicht in dem ausgeschriebenen Umfang vorhersehbar waren. Soweit diese die Firmen zu vertreten haben, müssen sie bei Bauzeitüberschreitungen Konventionalstrafen zahlen.	394
4. Bürgerforum	Wer beteiligt sich an den Kosten? Bund/Land/Stadt?	Bei der Hochstraße Nord handelt es sich zwar um eine Bundesstraße. Jedoch sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern diese für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen zuständig. Insofern ist die Stadt Kostenträger für das Vorhaben "Hochstraße Nord". Bund und Land haben jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen.	395
4. Bürgerforum	Meine Frage was hat bis jetzt die alte Brücke an Unterhalt gekostet? Wäre die durch richtige Pflege zu erhalten gewesen? Wird es mit der neuen Straße genauso passieren? Die Bauzeiten kann man sowieso nicht voraussehen, auch nicht die Kosten. Die Hochstraße ist aber Umweltfreundlicher. Wie lange halten die neuen Hochstraßen ?	Leider liegen konkrete Angaben für die bisher erbrachten Unterhaltsleistungen nicht vor. Dass die Brücke abgerissen werden muss, ist nicht nur im Zustand der Brücke begründet, sondern auch in ihrer Konstruktion. So ist sie nicht für die heute zulässigen LKW-Lasten ausgelegt (zum Zeitpunkt des Baus waren 24 Tonnen Gesamtgewicht zulässig, heute 44 Tonnen). Aus heutiger Sicht ist die Betondeckung zu gering, die verwendeten Spannstähle ungeeignet und auch die Führung der Spannglieder ist problematisch. Das sind Erkenntnisse der letzten Jahrzehnte (d.h. nach dem Bau der Hochstraße) , die per se bei der Herstellung des Bauwerks nicht Berücksichtigung finden konnten. Diese konstruktiven Mängel können am bestehenden Bauwerk nicht oder - wenn überhaupt - dann mit sehr hohen Kosten beseitigt werden. Für die neuen Brücken wird eine Lebensdauer von 70 Jahren veranschlagt.	402
4. Bürgerforum	Welche Entschädigungen sind für Anlieger zu erwarten? (Anwohner, Einkaufscenter, Büro, etc.) Baulärm/Staub/Verkehrseinschränkungen	Im Rahmen der weiteren Planung wird eingehend untersucht, mit welchen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. So wird u.a. anhand der geltenden Rechtsprechung festgelegt, was von Anwohner bzw. Gewerbetreibende im Umfeld einer Großbaustelle hinzunehmen ist.	407

4. Bürgerforum	Kosten für Rathaus Center nicht einkalkuliert... Warum?	In den kommunizierten Kosten sind die Kosten für den Abriss der nördlichen Rathaus-Mall sowie die Anpassung der technischen Infrastruktur des verbleibenden Rathaus-Centers enthalten. Bei dem derzeitigen Planungsstand sind qualifizierte Berechnungen möglicher Entschädigungszahlungen nicht möglich. Deshalb sind diese in den kommunizierten Kosten nicht enthalten. Das gilt im übrigen bei allen Varianten auch für Entschädigungszahlungen als Folge von Baulärm und Erschütterungen.	418
4. Bürgerforum	Wer bezahlt?	Bei der Hochstraße Nord handelt es sich zwar um eine Bundesstraße. Jedoch sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern diese für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen zuständig. Insofern ist die Stadt Kostenträger für das Vorhaben "Hochstraße Nord". Bund und Land haben jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen.	423
4. Bürgerforum	Wie wahrscheinlich ist es, dass Kosten und Bauzeit im Rahmen der angenommenen Zeit/Kosten bleiben? Und hält die neue Brücke länger?	Die vorliegenden Planungsergebnisse entsprechen einem sogenannten „Vorentwurf“. Die dafür aufgestellte Kostenschätzung ist mit einem Ungenauigkeitsgrad von + / - 30% belastet. Grund dafür ist, dass viele Einzelleistungen und –kosten in dieser Phase noch nicht erfasst werden konnten (z.B. die Notwendigkeit der Umliegung von Ver- und Entsorgungsleitungen). Die Kosten und die Bauzeiten werden in den nächsten Planungsschritten weiter konkretisiert. Wenn die Bauaufträge vergeben sind, sind die Firmen an ihr Angebot gebunden und haben nur einen Anspruch auf zusätzliche Vergütung für Leistungen, die nicht bzw. nicht in dem ausgeschriebenen Umfang vorhersehbar waren. Die Lebensdauer einer neuen Brücke wird mit 70 Jahren veranschlagt. Da die konstruktiven Probleme, die die alte Brücke aufweist, aufgrund von aktuellen Forschungsergebnissen erkannt sind und beim Neubau vermieden werden, ist davon auszugehen, dass dieser Zeitraum realistisch ist.	429
4. Bürgerforum	Sind Kosten für die Ertüchtigung der Umliegungen und Ausweichstrecke in Kostenschätzung erfasst?	Die Kosten für Provisorien zur Aufrechterhaltung des Verkehrs im engeren Baufeld sind erfasst. Nicht erfasst sind Kosten für die Ertüchtigung von innerstädtischen Ausweichrouten wie z.B. der Brunckstraße. Bei einigen dieser Straßen besteht ohnehin Sanierungsbedarf, dieser wird im Einzelfall vorgezogen.	451
4. Bürgerforum	Wenn soviel Geld in eine Stadtstraße investiert wird bleibt keines übrig für ÖPNV?	Derzeit wird untersucht, durch welche Maßnahmen der ÖPNV so ertüchtigt werden kann, dass er zur Entlastung der Straßen während der Bauzeit beitragen kann. Erst wenn die Ergebnis-	458

		se vorliegen, kann geprüft werden, wie die dafür entstehenden Kosten finanziert werden können.	
4. Bürgerforum	Beteiligung von Mannheim, Rheinpfalz-kreis geplant?	Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage.	464
4. Bürgerforum	Werden Firmen (BASF) an den Kosten beteiligt? Sie profitieren davon.	Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage.	465
4. Bürgerforum	Welche Zuschüsse gibt es von Land/Bund für welche Variante?	Die Höhe der Zuschüsse von Bund und Land steht noch nicht fest. In den nächsten Monaten wird dies Gegenstand intensiver Verhandlungen sein. Bund und Land haben jedoch signalisiert, dass grundsätzlich alle Varianten förderfähig sind.	466
4. Bürgerforum	Kosten für Isolierung und neue Fenster für existierende Bauten?	Wenn dies notwendig ist, um den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten, werden die Kosten, abzüglich eines Eigenanteils der Hauseigentümer von 25%, von der Stadt getragen.	467
4. Bürgerforum	Kosten für Abriss und Neubau des Rathauscentrums berücksichtigt?	In den kommunizierten Kosten sind die Kosten für den Abriss der nördlichen Rathaus-Mall sowie die Anpassung der technischen Infrastruktur des verbleibenden Rathaus-Centers enthalten. Darüber hinaus haben die Eigentümer des Rathaus-Centers Anspruch auf Entschädigung für den Grund und Boden sowie das Gebäude. Eine direkte Finanzierung von Ersatzbauten durch die Stadt wird es nicht geben. Bei dem derzeitigen Planungsstand sind qualifizierte Berechnungen der Höhe möglicher Entschädigungszahlungen nicht möglich. Deshalb sind diese in den kommunizierten Kosten nicht enthalten.	468
4. Bürgerforum	Hohe Unterhaltskosten, wieviel % des Gesamthaushaltes?		470
4. Bürgerforum	Kann man die Kosten nicht auf die ganze Bauzeit hochrechnen ich meine ja um solche Diskussionen wie bei in anderen Deutschland bekannten Projekten zu vermeiden	Die derzeit kommunizierten Gesamtkosten geben den prognostizierten Stand zum Zeitpunkt des vorgesehenen Baubeginns (2018) wieder. Die weitere Entwicklung der Kosten ist abhängig von der Entwicklung der Baupreise und damit von der Inflationsrate. Diese ist schwer vorhersehbar. Die Angabe von über die Bauzeit hochgerechneten Kosten wird im Zuge der Entwurfsplanungen für die ausgewählte Variante gemacht.	474
4. Bürgerforum	Wie hoch ist der Zuschuss durch Bund und Land?	Die Höhe der Zuschüsse von Bund und Land steht noch nicht fest. In den nächsten Monaten wird dies Gegenstand intensiver Verhandlungen sein. Bund und Land haben jedoch signalisiert, dass grundsätzlich alle Varianten förderfähig sind.	476
4. Bürgerforum	Wie beteiligen sich die umliegenden Gemeinden an den Kosten?	Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage.	479
3. Bürgerforum	Wie hoch sind die tatsächlichen Kosten der Stadtstraße lang, wenn die Kosten für die Zufahrten zum Parkhaus des Rathauscenter, der Straßenbahntunnel usw. mit eingerechnet werden?	Die Kosten für die Anpassung der Verkehrsanlagen im Umfeld sind in den kommunizierten Gesamtkosten eingerechnet.	699

3. Bürgerforum	Sind bei den Kostenschätzungen auch Risiken die sich aus Bodenarbeiten ergeben können, berücksichtigt worden? (Altlasten, Leitungen, Rohre)	Es liegen Bodenuntersuchungen und detaillierte Leitungspläne vor. Gleichwohl ist in der derzeitigen Planungsphase (Vorentwurf) noch nicht im Einzelnen untersucht worden, wo aus dem Baugrund resultierende Zusatzaufwendungen anfallen und Leitungen / Rohre umgelegt werden müssen. Hierfür wurden aufgrund von Erfahrungswerten pauschale Ansätze in die Kostenschätzungen aufgenommen.	700
3. Bürgerforum	Was passiert wenn Subunternehmen während der Bauzeit Insolvenz anmelden müssen? Ist dann mit einer Kostenexplosion zu rechnen?	Da die Preise mit dem (Haupt-) Auftragnehmer fest vereinbart werden, hat dieser keinen Anspruch auf eine zusätzliche Vergütung, wenn ein Subunternehmer Insolvenz anmeldet.	701
3. Bürgerforum	Welche Verpflichtungen bestehen bzw. entstehen gegenüber der ECE durch den Umbau des Rathauscenters?	Die ECE selbst als Betreiberin des Rathauscenters hat keine Entschädigungsansprüche. Vielmehr stehen diese nur dem Eigentümer zu. Bei der Variante „Stadtstraße lang“, bei der der Teilabriss der Rathaus-Mall erforderlich ist, bestehen Entschädigungsansprüche für die Inanspruchnahme des Grundstücks und die wegfallenden Gebäudeteile. Bei allen Varianten bestehen ggf. Entschädigungsansprüche für die Belästigung durch Lärm und Erschütterungen.	702
3. Bürgerforum	Wie belastbar sind die Kostenschätzungen? Welche Genauigkeit haben die Kostenschätzungen?	Der Planungsprozess besteht aus mehreren Stufen (Vorentwurf – Entwurf – Ausführungsplanung). Mit fortschreitender Konkretisierung der Planung werden auch die Ansprüche an die Kostenberechnungen höher. Wir befinden uns derzeit am Ende der Vorentwurfsphase. Üblicherweise sind hier Unsicherheiten bei den Kosten von + / - 30% tolerierbar. Allerdings hat die im Auftrag der Stadt tätige Ingenieurgesellschaft bereits sehr konkrete Kostenberechnungen durchgeführt, die über den Vorentwurfsstandard weit hinausgehen, so dass ein wesentlich geringeres Kostenrisiko zu erwarten ist. Die kommunizierten Kosten geben einen auf den Zeitpunkt des Baubeginns (2018) hochgerechneten Stand wieder.	703
3. Bürgerforum	Sind die freiwerdenden Flächen im Eigentum der Stadt? Sind mögliche Verkaufserlöse bereits geschätzt oder mit den Kosten verrechnet?	Erlöse aus dem Verkauf von Baugrundstücken sind bisher nicht berücksichtigt. Da sich die Planungen für alle betrachteten Varianten in der Vorplanungsphase befinden, war es weder möglich noch erforderlich, detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen zu erstellen. Wir haben uns deshalb darauf beschränkt, eine Flächenabschätzung auf der Grundlage eines sogenannten städtebaulichen Testentwurfs vorzunehmen, um die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung zu beleuchten. Im Ergebnis sind Flächenpotentiale sowohl bei Hochstraßenvarianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten gegeben, die sich nur im Umfang und Ihrer Eignung unterscheiden. Im Interesse der Stadt	704

		<p>liegt es innerstädtische Flächenpotentiale und Brachen nutzbar zu machen um z.B. eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen, Flächen für Verlagerungen und Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren, um innenstadtnahen Wohnraum zu ermöglichen, Außenbereichsflächen zu schonen und auch um das Stadtbild zu verbessern. Nicht der immobilienwirtschaftliche Aspekt steht hierbei im Vordergrund, sondern die Belange der Stadtentwicklung.</p> <p>Soweit man vermutet, dass die Stadt oder Dritte mit diesen Flächenpotentialen immobilienwirtschaftliche Gewinne erwirtschaften, stellt sich die Realität bei ähnlichen zivilen Konversionsprojekten häufig anders dar. In der Regel ist es erforderlich nicht unerhebliche Vorinvestitionen zu tätigen um solche Flächenpotentiale für den Immobilienmarkt verfügbar zu machen. Solche Vorinvestitionen können durchaus Höhen erreichen, die dem späteren Grundstückswert entsprechen. Deshalb ist eine immobilienwirtschaftlich Analyse zum späteren Zeitpunkt unerlässlich.</p>	
3. Bürgerforum	Was hat der Unterhalt der Hochstraße Nord vor der Anbringung der Sicherungsnetze gekostet?	Diese Kosten sind leider nicht verfügbar.	706
3. Bürgerforum	Inwieweit wurden bei den alten Brücken die Inspektionszeiten aus Kostengründen verschludert?	Die Bauwerke der Hochstraße Nord wurden – wie alle Brücken und Tunnel in Ludwigshafen – seit den achtziger Jahren strikt nach den Vorgaben der DIN 1076 regelmäßigen Prüfungen unterzogen.	707
3. Bürgerforum	Wie hoch waren die Sanierungskosten? Wie hoch die Kapitalisierungskosten?	Die mit Bund und Land abgestimmte Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine nachhaltige Sanierung unwirtschaftlich wäre.	708
3. Bürgerforum	Welche Fördermöglichkeiten durch das Land bzw. den Bund gibt es? Gibt es bereits Zusagen für eine Förderung? EU-Topf?	Die Stadt Ludwigshafen vertritt die Auffassung, dass die vorwiegend von regionalen und überregionalen Verkehrsteilnehmern genutzte Straße auch entsprechend anteilig finanziert werden muss. Auch ist die Stadt Ludwigshafen finanziell nicht in der Lage, die derzeit geschätzten Kosten von zwischen 270 Millionen Euro und mehr als 330 Millionen Euro alleine aufzubringen. Daher werden auf Basis einer Vorzugsvariante Gespräche mit Fördermittelgebern geführt.	709
3. Bürgerforum	Kann die Hochstraße nicht wieder vom Bund komplett übernommen werden?	Die Stadt Ludwigshafen alleine kann die Maßnahme einer überörtlichen Verkehrsverbindung alleine weder finanziell noch strukturell stemmen. Wenn weitere Schäden auftreten, muss mit Sperrungen gerechnet werden.	710
3. Bürger-	Ist eine Kostenbeteiligung der Autofahrer	Die Einführung einer Maut ist rechtlich nicht	711

forum	möglich, die Ludwigshafen „nur“ durchfahren? (ggf. als Maut)	möglich. Sowohl bei den Hochstraßen-Varianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten handelt es sich um eine Straße von „lediglich“ rund 2 km Länge, die auch innerstädtisch vernetzt ist. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich der rechtliche Rahmen in absehbarer Zeit ändert.	
3. Bürgerforum	Wer zahlt?	Die Stadt Ludwigshafen vertritt die Auffassung, dass die vorwiegend von regionalen und überregionalen Verkehrsteilnehmern genutzte Straße auch entsprechend anteilig finanziert werden muss. Auch ist die Stadt Ludwigshafen finanziell nicht in der Lage, die derzeit geschätzten Kosten von zwischen 270 Millionen Euro und mehr als 330 Millionen Euro alleine aufzubringen. Daher werden auf Basis einer Vorzugsvariante Gespräche mit Fördermittelgebern geführt. (Siehe dazu auch: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n382)	712
3. Bürgerforum	Wie sehen bewohnbare Wohnungen für Menschen mit normalem Hörvermögen an einer acht-spurigen Straße aus?	Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen. Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren. Im Übrigen handelt es sich nicht um eine durchgängige 8-spurige Straße.	764
Online	Beschwerden das ein Bauwerk zu teuer wurde, kommen immer wenn das Bauwerk steht. Bund der Steuerzahler oder Rechnungshof stellen irgendwann fest, wo zuviel Geld ausgegeben wurde. Wäre es nicht spannend die Planung und Kostenkalkulation jetzt schon mal prüfen zu lassen, quasi als Review?	Es bestehen bereits Kontakte zum Rechnungshof. Es wurde vereinbart, dass der Rechnungshof das Projekt bereits frühzeitig begleitet.	3622
Online	Kann man die Hochstraßenpfeiler wieder-	Diese Stützen sind im allgemeinen noch in ei-	3698

	<p>verwenden? Wenn das ginge, was würde die Variante Hochstraße neu dann kosten?</p>	<p>nem guten Zustand und könnten mit relativ geringem Aufwand zur Wiederverwendung bei dem Neubau ertüchtigt werden. Allerdings ist die Wiederverwendung nur bei der Variante "Hochstraße neu" möglich, bei der der Neubau - abgesehen vom Nordkopf - exakt in der alten Trasse erfolgt. Bei allen anderen Varianten weicht die neue Trasse von der alten ab, weshalb die vorhandenen Stützen hier nicht verwendbar sind. Die Variante "Hochstraße neu" hat unabhängig davon mit Abstand die längste Bauzeit (12,25 Jahre - trotz Wiederverwendung der Stützen). Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Kosten für alle Hochstraßenvarianten (Hochstraße neu mit Verwendung der alten Stützen, Hochstraße neu mit Erneuerung der Stützen und Hochstraße versetzt) mit rund 330 Mio EUR in derselben Größenordnung liegen.</p>	
Online	<p>Schon acht Jahre sind eine große Belastung für die Pendler, für die (letzten noch verbliebenen) Geschäftsinhaber in der Innenstadt, für die unmittelbaren Anlieger. Wie belastbar sind die genannten Zahlen? Zudem: wie belastbar sind geschätzte Kosten für Maßnahmen, die zwischen 2018 und 2028 liegen?</p>		3990
Online	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, die Variante "Stadtstraße Lang", setzt den Teilabriss des Rathauscenters (Parkplätze und Centerbereich) voraus. Hierdurch besteht die Gefahr, dass der Eigentümer des Centers den verbleibenden Rest des Centers, z.B. wegen eines nur noch reduziert und verschlechtert möglichen Branchen-Mixes, nicht mehr wirtschaftlich betreiben kann. 1. Wie wird diese Gefahr eingeschätzt? Die Rechtsprechung gibt in solchen Fällen dem Grundstückseigentümer das Recht das gesamte Grundstück, und nicht nur den für die öffentliche Baumaßnahme notwendigen Teil der bauenden Körperschaft zum gegenwärtigen Verkehrswert (d.h. vor Eintritt der Verschlechterung durch die Maßnahme) andienen zu können. 2. Mit welchem Betrag wird diese Möglichkeit einer Entschädigungszahlung in den Planungen berücksichtigt? Bernd Wiesinger</p>	<p>1) Die erwähnte Rechtsprechung ist bekannt. Theoretisch sind derartige Forderungen der Eigentümer denkbar. Allerdings haben die Vertreter der Eigentümer in mehreren Gesprächen ihre Bereitschaft erklärt, an einer für beide Seiten akzeptablen Lösung mitzuarbeiten, eine Konsenslösung zu suchen und es nach Möglichkeit nicht zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung bzw. einem förmlichen Enteignungsverfahren kommen zu lassen. 2) Bei dem derzeitigen Planungsstand sind qualifizierte Berechnungen möglicher Entschädigungszahlungen nicht möglich. Deshalb sind diese in den kommunizierten Kosten nicht enthalten. Das gilt im übrigen bei allen Varianten auch für Entschädigungszahlungen als Folge von Baulärm und Erschütterungen.</p>	601
Online	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, die Variante "Stadtstraße Lang" geht vom Teilabriss des Rathaus-Centers aus (Parkplätze und Teile des Centerbereiches selbst). Hierzu ergeben sich mir die folgenden Fragen: 1. Ist eine Enteignung des Center-Eigentümers rechtlich überhaupt möglich um diese Variante zu erzwingen? Ich gebe</p>	<p>1) Die Vertreter der Eigentümer haben in mehreren Gesprächen ihre Bereitschaft erklärt, an einer für beide Seiten akzeptablen Lösung mitzuarbeiten, eine Konsenslösung zu suchen und es nach Möglichkeit nicht zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung bzw. einem förmlichen Enteignungsverfahren kommen zu lassen. 2) Die technischen Abrisskosten wurden zu 5 Mio</p>	600

	<p>hierbei zu bedenken, daß mit der Variante "Stadtstraße Kurz" eine nur unwesentlich teurerer Variante zur Verfügung steht (6 Mill.€ Mehrkosten), welche diese wesentlichen Eingriff in das Eigentum und den Geschäftsbetrieb des Centers nicht erforderlich machen würde. 2. Welche technischen Abrißkosten im Bereich des reinen Rückbaus des Rathaus-Centers sind in der Planung angesetzt? 3. Welcher Betrag der Entschädigung der Eigentümer des Centers sind in der Planung angesetzt worden? Bernd Wiesinger</p>	<p>EUR ermittelt und sind in den kommunizierten Gesamtkosten enthalten. 3) Bei dem derzeitigen Planungsstand sind qualifizierte Berechnungen möglicher Entschädigungszahlungen nicht möglich. Deshalb sind diese in den kommunizierten Kosten nicht enthalten. Das gilt im übrigen bei allen Varianten auch für Entschädigungszahlungen als Folge von Baulärm und Erschütterungen.</p>	
Online	<p>Die Rheinpfalz berichtete am 28.01., dass die finanzielle Unterstützung durch den Bund bisher nur für die neue Hochstraße steht. Ob die Stadtstraßen ebenfalls mit Bundesmitteln unterstützt würden, stehe noch nicht fest. Wie passt dies mit der Aussage beim 4. Bürgerforum zusammen, dass alle 4 Varianten förderungswürdig seien?</p>	<p>Es gab bereits Gespräche mit dem Bund und dem Land. Alle 4 Varianten wurden dabei grundsätzlich mit Bund und Land abgesprochen, es wurde jedoch vereinbart konkrete Gespräche erst nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante zu führen.</p>	584
Online	<p>Die Verweisung der Moderation auf "Wer soll die neue Hochstraße bezahlen?" liefert keine befriedigende Antwort. Die Aussage dazu auf noch zu findende 'Fördermittelgeber' verrät, dass man mit diesem Beteiligungsverfahren symbolisch das Dach schon deckt ohne das Haus gebaut zu haben. Wer kommt denn da nur als 'Fördermittelgeber' in Frage?</p>	<p>Bund und Land haben ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Darüber hinausgehende Finanzierungsmöglichkeiten werden nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante diskutiert. Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen.</p>	569
Online	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, da alle vier Varianten ja denklogisch den Abriß der derzeit noch bestehenden Hochstraße Nord voraussetzen, sich hierin also gleichen, stellt sich mir die Frage nach dem für den reinen Abriß/Rückbau der derzeit bestehenden Hochstraße Nord im Rahmen der vorliegenden Kostenschätzung angesetzten Teilbetrag. Diesen würde ich gerne gesondert erfahren. Mit freundlichen Grüßen Bernd Wiesinger</p>	<p>Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "nur Abriss" nicht weiter verfolgt und auch keine Kosten dafür ermittelt. Viele Grüße Digo Chakraverty (Moderation) Ergänzende Antwort der Verwaltung vom 23.1.2014, 16:30 Uhr: die Rückbaukosten betragen: für die Variante "Hochstraße neu": 61 Mio EUR für die Variante "Hochstraße versetzt": 65 Mio EUR für die Variante "Stadtstraße kurz": 61 Mio EUR für die Variante "Stadtstraße lang": 64 Mio EUR Die Kostenunterschiede ergeben sich aus den unterschiedlichen Bauabläufen und den unterschiedlichen Verkehrsführungen während der Bauzeit.</p>	564
Online	<p>Guten Tag, die Stadtstraßenvarianten gehen vom Bahnhof aus gerade Richtung Rathauscenter (rechts am Hotel vorbei). Die Hochstraßenvarianten machen den gewohnten Schlenker (links am Hotel vorbei). Würde es die Hochstraßenvarian-</p>	<p>Tatsächlich wurde im Rahmen des Planungsverfahrens auch ein noch weiter nach Süden verlegter Trassenverlauf, als der bei der Variante "Hochstraße versetzt" dargestellten Straßenführung, geprüft. Diese Hochstraße hätte dann einen ähnlichen Verlauf wie die Stadtstraße</p>	547

ten günstiger machen, die gleiche Trasse zu nehmen wie bei den Stadtstraßenvarianten? Oder gibt es Gründe, die dagegen sprechen? (Ist verständlich, was ich meine?) mit freundlichen Grüßen Manfred Heitz

kurz genommen. Dieser Lösungsansatz wurde jedoch insbesondere aus städtebaulichen Gründen verworfen, da er einerseits durch das nahe Heranrücken der Hochstraße an die bestehende Bebauung auf der Südseite der Pasedenaallee/Heinigstraße und Jaegerstraße diese Nutzungen sowohl visuell als auch aufgrund der von der Straße ausgehenden Emissionen stark beeinträchtigt hätte. Andererseits wären auch die verbleibenden bzw. neu geschaffenen Flächen zwischen der Hochstraße und der BASF-Gleistrasse aufgrund ihres ungünstigen Zuschnittes nur sehr eingeschränkt für eine vernünftige bauliche Nutzung geeignet gewesen.



Nachbarn

Format	Frage	Antwort	CID
Online	Findet auch ein Dialog mit den betroffenen Gewerbetreibenden und Unternehmen statt? Wie ist deren Meinung? Ist Mannheim auch involviert, um einen optimalen Verkehrsfluss durch die benachbarten Städte zu gewährleisten?	Alle Gewerbetreibenden und auch die Stadt Mannheim hatten Gelegenheit sich in der laufenden Partizipation zu beteiligen (Bürgerforen, Spaziergänge, Online-Plattform). Zusätzlich dazu wurden der Stadt auch Gespräche mit dem Einzelhandelsverband und der IHK geführt. Auch steht die Stadt im Kontakt mit den Unternehmen, die direkt im Plangebiet liegen. Auch die Stadt Mannheim ist involviert, sowohl auf der Ebene der sachbefassten Bereiche, als auch der Stadtvorstand der Stadt Mannheim.	3393
Online	Was wird aus dem Felix Bowling Center?	Mit den sogenannten städtebaulichen Testentwürfen werden die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Straßenvarianten im Hinblick auf Ihre Potentiale für die Stadtentwicklung beleuchtet, auf deren Grundlage auch die Flächen- und Eignungsabschätzungen vorgenommen wurden. Eine Verlagerung des Felix-Bowling-Center muss nicht zwangsläufig erfolgen, sondern es kann durchaus in eine städtebauliche Konzeption für die Bebauung und Nutzung der im Verlauf der Straßenlösungen entstehenden Baufelder integriert werden. Die Art und Weise und der Zeitpunkt einer Integration, wäre im Einvernehmen mit den Eigentümern und Betreibern zu präzisieren. Hierüber wurden die Eigentümer und Betreiber des Felix-Bowling-Centers bereits im Vorfeld informiert.	3038
Online	Und was ist mit unseren "Ausländischen Mitbürgern"? Werden die nicht informiert?	Alle Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafener wurden auf die gleiche Weise informiert, unter anderem durch die Zusendung der neuenLU an alle Haushalte der Stadt, sowie intensive Plakatierung und die Berichterstattung in den Medien. Ausführliche Informationen sind unter www.ludwigshafen-diskutiert.de zu finden.	2411
Online	wurden eventuelle Auswirkungen auf den Schulbetrieb während der Bauzeit diskutiert?	Wenn eine Entscheidung über eine Vorzugsvariante gefallen ist und zu dieser Variante die Bauabläufe im Detail definiert wurden wird dies ein wichtiger Gesichtspunkt sein, der diskutiert und gelöst werden muss.	1100

Online	Für mich ist aber die Frage, wie die Prinzregentenstraße an das RC angebunden ist.	[...] Bei der Variante Stadtstraße lang ist eine ebenerdige Quermöglichkeit für Fußgänger/Radfahrer vom verkürzten Rathauscenter in die Prinzregentenstraße mit einer Ampelanlage vorgesehen. Eine Unterführung ist nicht geplant, da ein Fußgängertunnel lange Rampen- oder Treppenanlagen bräuchte, für die insbesondere auf der Seite des Rathauscenters kein Platz vorhanden ist und zudem eine solche Unterführung nur sehr aufwändig barrierefrei gestaltet werden könnte. Noch wichtiger ist jedoch, dass eine zwangsläufig ziemlich lange unterirdische Fußgängerführung auch wieder ein Angstraum darstellen würde, welcher nur ungern genutzt werden würde.	1039
4. Bürgerforum	Stadtstraße kurz: mit Zufahrt zu Parkplätzen Rathauscenter. Wieweit kann dabei Ladenpassage von Rathaus Richtung Hemshof erhalten bleiben?	Die Ladenpassage bleibt bei der Variante Stadtstraße kurz vollständig erhalten.	86
4. Bürgerforum	Warum wird der Hemshof so brutal abgeschnitten?	Der Hemshof ist bei der langen Stadtstraße weiterhin angebunden. Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt hier über mehrere signalisierte Fußgängerquerungen. Dadurch ist eine gesicherte Querung der Stadtstraße möglich. Durch die Stadtstraße wird zudem die optische Trennung durch die Hochstraße beseitigt, Innenstadt und Hemshof werden ein einheitlicher Stadtraum.	195
4. Bürgerforum	Welches Konzept gibt es für nettere Nachbarn und eine gesunde Umwelt bei lang Stadtstraße?	Für nettere Nachbarn kann man leider keine Konzepte entwickeln – aber Umweltaspekte wurden und werden auch bei der weiteren Ausarbeitung der Planung umfassend berücksichtigt. So sind beispielsweise bereits Begrünungsaspekte (alleeartige Bepflanzung des Straßenraums) oder das Thema Schallschutz in die Vorplanung eingeflossen und im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Straße werden alle Schutzgüter untersucht werden und die Ergebnisse in die Planungskonzeption einfließen.	202
4. Bürgerforum	Werden die Nachbarn während der Bauzeit vergessen?	Die Interessen der Nachbarn werden beim gesamten Planungsprozess und natürlich auch während den Bauzeiten berücksichtigt. Bei der Bürgerbeteiligung gab es ein eigenes Themenfeld „Nachbarn“, bei dem Anwohnerinnen und Anwohner ihre Hinweise und Bedenken äußern konnten. Diese fließen in die weiteren Planungen ein.	289
3. Bürgerforum	Wer will an einer acht-spurigen Straße wohnen?	Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt kann	693

		<p>die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären. Es ist jedoch nicht Ziel entlang der Stadtstraße Einzelhandel oder Dienstleistungen wie in einer City unterzubringen.</p> <p>Vor Verkehrslärm durch die beschriebene Lärmschutzbebauung geschützt, können ruhigere Bereiche abseits der Stadtstraße für Wohnbebauung zur Verfügung gestellt werden, indem sich Wohngebäude um begrünte, ruhige, verkehrsfreie Blockinnenbereiche gruppieren. Im Übrigen handelt es sich nicht um eine durchgängige 8-spurige Straße.</p>	
Online	Punkt "Nachbarn" : Warum fragen Sie die Bewohner des betroffenen Stadtquartiers nicht einfach selbst, wie das für sie ist?	Lieber Gast, das tun wir: Alle Ludwigshafener und Ludwigshafenerinnen - und damit auch die direkten Nachbarn der Hochstraße - sind herzlich eingeladen, sich zu äußern. Und: Gerade bei der Diskussion der Folgen für die direkten Anwohnerschaft sind die Hinweise , Fragen und Bewertungen der Anwohnerinnen und Anwohner besonders hilfreich	639



Raumgefühl

Format	Frage	Antwort	CID
3. Bürgerforum	Werden die Stadtteile durch den Bau einer Stadtstraße wirklich besser miteinander verbunden? (Trennung bzw. Barriere Wirkung der acht-spurigen Straße)	<p>Bei den beiden Stadtstraßenvarianten fällt die optisch trennende Wirkung der Hochstraße weg. Auch die teilweise als Angsträume wahrgenommen Bereiche unterhalb der Hochstraße und die damit verbundenen psychologische Barrieren sind nicht mehr vorhanden. Insgesamt wird der Straßenraum der neuen Stadtstraße mit seiner beidseitigen begleitenden Bebauung als räumliche Einheit wahrgenommen.</p> <p>Was die Nord-Süd-Wegebeziehungen angeht, benötigen Fußgänger sicherlich etwas länger, um die breite Straße zu queren, da dies nur an ebenerdigen, signalgeregelten Überwegen möglich sein wird. Im Übrigen handelt es sich nicht um eine durchgängige 8-spurige Straße.</p>	758
3. Bürgerforum	Wie kann die Trennwirkung der unterschiedlichen Varianten (Hochstraße vs. Stadtstraße) gemessen werden?	Die Trennwirkung kann grundsätzlich nicht gemessen werden. Eine Trennung kann dabei optisch-gestalterisch sein und/oder verkehrlich-funktional gesehen werden. Ob dann etwas trennt oder nicht, ist dann eine subjektive Beurteilung. Wie die Diskussionen zeigen verspüren die einen Bürger die eher unwirtlichen Räume unter einer Hochstraße oder die Kubatur der Hochstraße selbst als Trennung, andere Bürger sehen in einer Stadtstraße mit gesicherten Fußgängerquerungen (verbunden mit Wartezeiten) eine Barriere.	762



UMWELT

Format	Frage	Antwort	CID
Online	Wie sieht es mit potentiellen Altlasten aus auf den neu zu bebauenden Flächen ? Gibt es hier bereits Untersuchungen/bzw. Unterlagen im Umweltamt ?	Der Bereich Umwelt verfügt über ein sogenanntes "Altlastenkataster" Im Rahmen eines Pilotprojektes führte die Stadt Ludwigshafen von 1994 bis 1997 eine vom Land Rheinland-Pfalz geförderte flächendeckende Ersterhebung potenziell altlastenrelevanter Flächen durch. Diese umfasste unter anderem die Auswertung von historischen Luftbildern, Karten und Akten (MTKLA: Multitemporale Karten-, Luftbild und Aktenauswertung. Die gewonnenen Daten werden regelmäßig aktualisiert und sind in ein für den Computer entwickeltes Verdachtsflächenkataster eingepflegt, dem so genannten LUMIS (Ludwigshafener Umwelt – Informationssystem). Das Programm basiert auf einem geographischen Informationssystem (GIS). Es umfasst sowohl potenzielle Altablagerungen und Altstandorte, für die ein konkreter Altlastverdacht gegeben ist, als auch Flächen, für die lediglich Hinweise auf einen möglichen Altlastverdacht bestehen. Die Verknüpfung von raumbezogenen, graphischen Daten mit den in einer Datenbank geführten Sachdaten gestattet eine flurstücksgenaue Abfrage der Detailinformationen zu einer bestimmten altlastverdächtigen Fläche. Bei dem besagten Gelände handelt es sich in der Hauptsache um ehemaliges Bahngelände bei dem nutzungsspezifische Belastungen nicht ausgeschlossen werden können. Bodenschutzrechtliche Technische Erkundungen (sogenannte Orientierende Erkundungen oder Detailerkundungen) liegen dem Bereich Umwelt für diesem Bereich nicht vor. Diese würden aus bodenschutzrechtlicher Sicht dann Sinn machen wenn eine Entscheidung für eine Variante gefallen ist und die genauen Baufelder und deren geplante Nutzungen festgelegt sind um die geeignete Untersuchungsstrategie festzulegen.	3125
Fragebogen	Wie groß ist der Unterschied, zw. 40 µg/m ³ und 37 µg/m ³ in der Wahrnehmung?		2844
4. Bürgerforum	Wieviel Feinstaub beim Abriss der Hochstraße?	Nach der Entscheidung der Variante wird es eine Detailplanung geben, die auch ein Konzept	229

		über den Abriss enthalten wird. Generell wird hier auf staubmindernde Maßnahmen während des Abriss und der Baunahmen hingewiesen, die in dem Konzept ausgewiesen werden.	
4. Bürgerforum	Hab ich das richtig verstanden? Wenn wir keine Investoren für die Randbebauung bekommen, müssen bis zu 8 m hohe Lärmschutzwände erstellt werden?	Das ist so nicht richtig. Sollte bei den Stadtstraßenlösungen eine Bebauung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, werden trotzdem keine Lärmschutzwände im Bereich der ebenerdigen Straßenführung errichtet. Vielmehr werden die vom Verkehrslärm betroffenen Gebäude ggf. durch passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) geschützt. Sowohl bei den Hochstraßenvarianten (mit Lärmschutzwand) wie auch bei den Stadtstraßenvarianten ergeben sich Bereiche, die dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besitzen. Im Falle der Stadtstraße sind dies im Gebäudebestand im Wesentlichen die südlich liegenden Bereiche wie die randliche Bebauung der Jägerstraße, Ludwigs-Bertram und Benckiser-Str., die ohne eine Bebauung einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben. Eine Schallschutzwand muss nicht gebaut werden. Details können dem Lärmgutachten entnommen werden (beispielhaft Übersicht Anhang 4.6 und 7.6 des Lärmgutachtens).	237
4. Bürgerforum	Wer trägt die Kosten für den passiven Schallschutz? Die Bewohner oder die Stadt?	Die Stadt trägt die Kosten. Die Hauseigentümer haben jedoch einen 25%igen Eigenanteil zu leisten.	260
4. Bürgerforum	Welche Variante ist hier für die Stadt am besten? Es darf auf keinen Fall eine Verschlechterung geben!	Im Gutachten „Luftschadstoffgutachten im Rahmen der Erneuerung der B44 in Ludwigshafen“ ist ausgeführt, dass „in den Planvarianten mit Führung der B 44 in Hochlage an der Bebauung keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Im Falle einer ebenerdigen Führung der B 44 sind entlang der Trasse Zunahmen der Schadstoffbelastungen prognostiziert, die im Planfall an der dortigen bestehenden und geplanten Bebauung nicht zu Grenzwertüberschreitungen führen.“	261
4. Bürgerforum	Wieviel Lärm und Staub gibt es während der Bauzeit?	Nach der Entscheidung der Variante wird es eine Detailplanung geben, die auch ein Konzept über den Abriss enthalten wird. Generell wird hier auf staubmindernde Maßnahmen während des Abriss und der Baunahmen hingewiesen, die in dem Konzept ausgewiesen werden.	288
4. Bürgerforum	Wie sieht der Lärmschutz bei der Stadtstraße lang aus, wenn da noch keine Häuser stehen?	Siehe 237 Generell gilt, dass Gebäude, bei denen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, Anspruch auf passiven Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) haben.	316
4. Bürgerforum	Wie massiv werden Abriss-Lärmbelastungen? Bzw. wie wird abgerissen?	Nach der Entscheidung der Variante wird es eine Detailplanung geben, die auch ein Konzept über den Abriss enthalten wird. Generell wird hier auf staubmindernde Maßnahmen während des Abriss und der Baunahmen hingewiesen,	420

		die in dem Konzept ausgewiesen werden. Das Maß der Lärm- und Erschütterungsemissionen beim Abbruch wird in den nächsten Monaten anhand bundesweit geltender Richtlinien berechnet. Im Planfeststellungsbeschluss wird festgelegt, welchen Teil davon die Anwohner und Gewerbetreibenden in der Nachbarschaft erdulden müssen. Werden diese Werte beim Bau dann überschritten, ist Entschädigung in Geld zu leisten.	
4. Bürgerforum	Umweltbelastung? Lärm und Smok?	Siehe 663	620
4. Bürgerforum	Wie wird der Bauschutt entsorgt? Wohin?	Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die Bauteile aus der Hochstraße im Wesentlichen als Recyclingschotter und Metallschrott verwertet werden können. Sonstige Bestandteile werden entsprechend der Abfallschlüssel entsorgt. Der Bauschutt wird mit LKW oder evtl. mit Schiffen zu einer Recyclinganlage transportiert und dort wieder aufbereitet.	662
4. Bürgerforum	Wie hoch ist die Lärm- und Staubbelastung?	<p>Für die Einzelheiten und Übersichtspläne sei auf die Gutachten „Lärm Gutachten 07.01.2014 Schalltechnische Untersuchung HSN Ludwigshafen“ und „Luftschadstoffgutachten im Rahmen der Erneuerung der B44 in Ludwigshafen“ hingewiesen.</p> <p>Hochstraße Neu Schallschutz: An den Seiten einer neuen Hochstraße werden über eine Länge von zwei Kilometern mindestens 2,50 Meter hohe transparente Schallschutzwände errichtet. Damit verbessert sich die Situation für die anliegenden Quartiere auf jeden Fall. Lufthygiene: Bei der „Hochstraße neu“ ist für das Jahr 2025 von einer Verbesserung im Jahresmittel gegenüber der jetzigen baulichen Situation für die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung auszugehen. In der Heinigstraße (mittlerer Bereich) und Sumgaitallee bzw. an der Rheinuferstraße treten Belastungen durch Stickstoffdioxid von 30-33 µg/m³ auf. An der zur Anschlussstelle nächstgelegenen Bebauung auf der Südwestseite der Rheinuferstraße sind aufgrund der modifizierten Anschlussstellenzufahrten um bis zu 4 µg/m³ reduzierte Stickstoffdioxid-Gesamtbelastungen bis 36 µg/m³ im Jahresmittel berechnet. An der zur Hochstraße nächstgelegenen Bebauung werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Der Immissionsgrenzwert der Feinstaubbelastung wird ebenso unterschritten.</p> <p>Hochstraße Versetzt Schallschutz: An den Seiten einer neuen Hochstraße werden Schallschutzwände errichtet.</p>	663

Diese Schallschutzwände werden zwischen mindestens 2,50 Meter hoch sein. Damit verbessert sich die Situation für die anliegenden Quartiere auf jeden Fall.

Lufthygiene: Bei der „Hochstraße versetzt“ wird für das Jahr 2025 eine Verbesserung im Jahresmittel gegenüber der jetzigen baulichen Situation für die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung beobachtet. Punkte erhöhter Konzentration treten im mittleren Bereich der Heinigstraße und der Sumgaitallee bzw. an der Rheinuferstraße mit Stickstoffdioxid-Konzentrationen von ca. $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. Wie auch bei der Variante „Hochstraße neu“ wird hier an der veränderten Anschlussstellenzufahrt eine, gegenüber der jetzigen, baulichen Situation, reduzierte Stickstoffdioxid-Gesamtbelastung errechnet. An der zur Hochstraße nächstgelegenen Bebauung werden die Immissionsgrenzwerte nicht erreicht. Der Immissionsgrenzwert der Feinstaubbelastung wird ebenso unterschritten.

Stadtstraße kurz

Schallschutz: An den Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke sowie an der Brückenauffahrt im Westen über die Bahn werden durchsichtige Lärmschutzwände mit einer Höhe von rund 2,50 Metern montiert. Diese mindern die Ausbreitung von Verkehrslärm. Diese schalltechnischen Maßnahmen gleichen den Maßnahmen an der „Hochstraße neu“ bzw. der „Hochstraße versetzt“. Im Vergleich zur heutigen Lärmbelastung, mit denen die Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Straße leben müssen, verbessert sich die Situation innerhalb der betroffenen Gebäude erheblich.

Die ebenerdige Straßenführung zwischen Rathaus-Center und Lorientallee ist im Hinblick auf Beeinträchtigung durch Straßenlärm genau betrachtet worden. Dabei muss die bestehende Bebauung mit der künftigen städtebaulichen Entwicklung zusammengedacht werden. Das bedeutet, sobald neue Gebäude entstehen werden, übernehmen diese den Schallschutz für die bestehende Bebauung, d.h. durch ihre Höhe verhindern sie die ungehinderte Ausbreitung des Fahrlärms. In Ludwigshafen ist dies beispielsweise in der Rheinallee oder in der Brunckstraße so. Solange diese Gebäude jedoch nicht realisiert sind, müssen die Menschen in den bestehenden Gebäuden vor Lärm geschützt werden, gegebenenfalls durch passive Schallschutzmaßnahmen.

Lufthygiene: Bei der „Stadtstraße kurz“ zeigt sich bei den Berechnung der Stickstoffdioxidbelastung eine ähnliche Situation wie heute. Ent-

lang der geplanten Stadtstraße ergeben sich im Mittelteil Stickstoffdioxid-Konzentrationen bis zu zirka $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Grenzwerte werden nicht überschritten. Bei geplanten Gebäuden sollten mechanische Lüftungsanlagen an der von der Stadtstraße abgewandten Seite vorgesehen werden, wie dies heute bereits üblich ist. Die Feinstaub-Jahresmittelwerte werden sowohl für den Bestand als auch für die geplanten Neubauten deutlich nicht erreicht.

Stadtstraße lang

Schallschutz: An den Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke sowie an der Brückenauffahrt im Westen über die Bahn werden durchsichtige Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 2,50 Metern montiert. Diese mindern die Ausbreitung des Schalls. Diese schalltechnischen Maßnahmen gleichen den Maßnahmen an der „Hochstraße neu“ bzw. der „Hochstraße versetzt“. Im Vergleich zur heutigen Lärmbelastung, mit denen die Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Straße leben müssen, verbessert sich die Situation innerhalb der betroffenen Gebäude erheblich. Die ebenerdige Straßenführung bis zur Rheinuferstraße ist im Hinblick auf Beeinträchtigung durch Straßenlärm genau betrachtet worden. Besondere Beachtung findet dabei nicht nur die bestehende Bebauung, sondern auch die künftige städtebauliche Entwicklung. Das bedeutet, sobald neue Gebäude entstehen werden, übernehmen diese den Schallschutz für die bestehende Bebauung; d.h. durch ihre Höhe verhindern diese die ungehinderte Ausbreitung des Fahrlärms. Vergleichbar ist dies in Ludwigshafen beispielsweise an der Rheinallee und der Brunckstraße gelöst. Solange diese Gebäude jedoch nicht realisiert sind, müssen die Menschen in den bestehenden Gebäuden vor Lärm geschützt werden, gegebenenfalls durch passiven Schallschutz.

Lufthygiene: Bezüglich der Lufthygiene werden die durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid betrachtet. Dabei werden bereits vorhandene Hintergrundbelastungen (z.B. durch Industrie verursacht) berücksichtigt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt, um die Auswirkungen der einzelnen Planvarianten im Hinblick auf die Konzentration der Luftschadstoffe vergleichen zu können. Dies Verfahren entspricht der Betrachtung, die auch im aktuellen Luftreinhalteplan der Stadt Ludwigshafen angewandt ist. Bei der „Stadtstraße lang“ zeigen die Berechnungen der Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) für das

		Jahr 2025 die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte. Entlang der geplanten Stadtstraße ergeben sich im Mittelteil ebenso wie in der Anbindung Stadtstraße und Rheinuferstraße (Nord) NO ₂ -Konzentrationen bis zu zirka 36 µg/m ³ . Die neue Bebauung entlang der „Stadtstraße lang“ sollte mit mechanischen Lüftungsanlagen ausgestattet werden. Dies gilt als eine gängige planerische Lösung für Gebäude entlang von Straßen. Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM ₁₀) werden sowohl für die bestehende Bebauung als auch für die geplanten Neubauten entlang der „Stadtstraße lang“ unterschritten.	
3. Bürgerforum	Wie kann es sein, dass trotz der Ampelschaltungen die Umweltbelastungen bei der Stadtstraße nicht höher sind?	Beim verwendeten Rechenmodell „Prokas“ werden die Straßen je nach Verkehrssituation (z.B. Anzahl der Fahrspuren, Ampelanlagen usw.) in die für die Variante am besten zutreffende Kategorie eingeteilt. Für das Bezugsjahr 2025 geht man von einer Fahrzeugflotte aus, die insgesamt geringere Emissionen ausstößt. Bei den vorgegebenen Verkehrssituationen errechnet sich somit eine Schadstoffbelastung, die auch bei Annahme von Ampelschaltungen die gesetzlichen Grenzwerte nicht erreicht.	734
3. Bürgerforum	Wie sieht die Lärmbelastung während der Bauzeit und während des Rückbaus aus?	Insbesondere die Abrissarbeiten werden erhebliche Lärmbelastungen mit sich bringen. Die Bauzeiten werden aber so gelegt werden, dass im Bereich der Wohnbebauung in den Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen möglichst keine Arbeiten stattfinden. In schwierigen und nah an die Wohnbebauung grenzenden Bereichen werden besondere Schutzmaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen werden.	736
3. Bürgerforum	Entsorgung beim Rückbau?		737
3. Bürgerforum	Inwieweit kann die Feinstaubbelastung im Vergleich zu Mannheim geringer sein?	Berechnete Konzentrationswerte sind aufgrund konservativer Annahmen geringfügig höher als gemessene. Die berechneten Daten für die Feinstaubbelastung wurden mit den Messwerten des ZIMEN-Messnetzes abgeglichen. Das Messnetz ist mit dem anderer Bundesländer (hier Baden-Württemberg für Mannheim) vergleichbar.	738
Online	Einige Formulierungen bei der Beschreibung der Umweltfolgen der Stadtstraße machen mich misstrauisch: "Jahresmittelwerte für Feinstaub ... werden ... entlang der 'Stadtstraße lang' unterschritten". - Und was ist mit den Spitzen? Und wenn der Gesetzgeber aus gutem Grund die Grenzwerte ändert? Wird die Stadtstraße dann in eine Hochstraße zurückgewandelt? Kommen dann Verkehrsbeschränkungen?	Die Bewertungsgrundlage für die Feinstaubbelastung wird auf Jahresmittelwerte bezogen, da hier der gesamte Einfluss der Meteorologie eines Jahres berücksichtigt wird. Beim Feinstaub werden die Spitzenbelastungen (hier: die Kurzzeitbelastung) durch den Tagesmittelwert bewertet, der bei einer Konzentration von 50 µg/m ³ festgelegt ist. Hier werden ebenfalls die Überschreitungshäufigkeiten betrachtet, die beim Feinstaub mit 35 Überschreitungstagen pro Kalenderjahr festgelegt sind. Um aus den Jahresmittelwerten die mögliche Überschrei-	3755

		<p>tungshäufigkeit abzuschätzen, wurden Studien herangezogen, aus denen ein Schwellenwert von $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt wurde. Die errechneten Jahresmittelwerte liegen bei allen Varianten zwischen 22 und $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezogen auf das Prognosejahr 2025. Somit ist davon auszugehen, dass auch hier bei allen Varianten die erlaubte Überschreitungshäufigkeit nicht überschritten wird.</p>	
--	--	---	--



Verkehr

Format	Frage	Antwort	CID
Online	Würde eine einspurige Hochstraße ausreichen den Verkehr zu bewältigen?	Es wurde auch eine einspurige Hochstraße untersucht. Im Ergebnis ergibt sich dabei, genauso wie bei der Baustellenzeit, dass der Verkehr nicht mehr leistungsgerecht abgewickelt werden kann. Die Reduzierung der Leistungsfähigkeit um 40% würde erhebliche Verlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz bedeuten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass im Störfall (Unfall, Instandhaltungsarbeiten) eine einspurige Hochstraße nicht mehr nutzbar wäre.	3407
Online	Sehr geehrte Moderatorin, es reicht mir, wenn Sie eine Zahl nennen. Ich möchte ein Gefühl dafür bekommen, wie groß der Puffer ist bis der Verkehr zusammenbricht.	Die Leistungsfähigkeit einer Stadtstraße hängt im wesentlichen von den Grünzeiten an den Signalanlagen ab. Grundsätzlich liegt die Leistungsfähigkeit einer Fahrspur ohne Signalanlageneinfluss bei 18.000 Kfz/Tag, also bei 72.000 Kfz/Tag für 4 Fahrspuren. Durch die Signalzeiten sinkt die Leistungsfähigkeit auf etwa 50%, also 36.000 Kfz/Tag für die durchgehenden Richtungen. Im Kreuzungsbereich gibt weitere Fahrspuren (bis zu insgesamt 8 Fahrspuren) als Abbiegespuren. Durch die Grünzeitenverteilung stehen dort für die vier zusätzlichen Spuren etwa 25% der maximalen Leistungsfähigkeit von Fahrspuren zur Verfügung, also 18.000 Kfz/Tag. Zusammen liegt die Grenze der Leistungsfähigkeit so bei 54.000 Kfz/Tag.	3390
Online	Es ist wohl geplant, bei der Variante „Stadtstraße lang“ den Übergang von der Bürgermeister-Grünzweig-Straße in die Heinigstraße versetzt zu gestalten. Warum eigentlich? Würde das nicht den Verkehr auf der „Stadtstraße lang“ zumindest für einige Meter zusätzlich belasten? Warum lässt sich der Übergang denn nicht als „normale“ Kreuzung mit einem von der Bürgermeister-Grünzweig-Straße auf die Heinigstraße schrägen oder s-förmigen zulaufenden Straßenteil darstellen? Wäre es ein Problem die im Plan eingezeichnete geplante Bebauung zu ändern?	Die Berechnungen der Gutachter haben ergeben, dass die Ausbildung als Kreuzung im Gegensatz zur vorgeschlagenen Lösung mit zwei Einmündungen deutlich mehr Fahrstreifen erfordern würde, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrs aufrecht zu erhalten. Denn durch eine vierte Zufahrt muss ein zusätzliche Ampelphase geschaltet werden, wodurch die Grünzeiten der anderen Richtungen gekürzt werden müssen. Um dennoch die Leistungsfähigkeit zu erhalten, müssten im Zuge der Stadtstraße noch 4 (!) zusätzliche Fahrstreifen angelegt werden. Trotzdem wären dadurch keine Reserven mehr gegeben. Neben dem städtebaulichen Aspekt und dem Flächenverbrauch entstehen auch für Fußgänger sehr weite Wege, um die Stadtstraße zu queren. Eine Kreuzung ist daher weder verkehrlich noch städtebaulich zu empfehlen. Die in den Plänen dargestellte Bebauung ist	3349

		lediglich als Testentwurf zu sehen. Was letztlich gebaut wird oder ob vermehrte Grünflächen gestaltet werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und kann daher nicht beantwortet werden. Dies hängt von den weiteren Planungen ab, aber auch von möglichen Investoren oder städtebaulichen Begleituntersuchungen.	
Online	Bleibt die Bushaltestelle am Rathaus LU am jetzigen Standort oder wird diese verlegt? Wird eine oberirdische Variante für den dann abzureißenden C-Tunnel geprüft?	Die Planungen sehen für alle Varianten vor, dass westlich des Rathauses weiterhin Bushaltestellen vorhanden sein werden. Im Zuge der weiteren Planungen wird noch in Abhängigkeit von der gewählten Variante zu prüfen sein, wo diese Haltestellen im Detail liegen und wie sie ausgestaltet sein werden. Die bestehenden Straßenbahnführungen bleiben bei allen Varianten grundsätzlich erhalten. Offen ist derzeit noch die Frage, ob eine neue oberirdische Stadtbahnstrecke durch das Gebiet City-West als Ersatz für den Wegfall des C-Tunnels möglich und sinnvoll ist.	3183
Online	Wenn die Entscheidung für die Stadtstraße fällt, hat man sich Gedanken darüber gemacht, wie die wegfallenden Parkplätze ausgeglichen werden, insbesondere während der Bauzeit? Und hat man sich Gedanken über die Belastungen für die Mitarbeiter des Rathauscenters und des Rathauses gemacht, wenn Teile vom Rathauscenter abgegrissen werden? Was ist mit der Immissionsbelastung durch eine Stadtstraße? Wo bleiben die Fußgänger und Radfahrer (ist für diese ein gesonderter Radweg vorgesehen)?	Natürlich hat man sich auch darüber Gedanken gemacht, die geeigneten Maßnahmen sind jedoch auch von der Vorzugsvariante abhängig. Aus diesem Grund wird, wenn die Entscheidung für eine Variante gefallen ist und die Bauabläufe im Detail festgelegt wurden, ein Konzept erstellt um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Rathauscenters und des Rathauses vor Lärm, Erschütterungen und Staub zu schützen. Für diesen Personenkreis werden genauso geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen, wie für Anwohnerinnen und Anwohner auch. Was die Parkmöglichkeiten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betrifft, so sind auch diese abhängig von der Vorzugsvariante. In jedem Fall werden während der Bauzeit die Parkplätze Messplatz und Jägerstraße je nach Variante und Bauabläufen nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Auch hier wird jedoch nach einer Entscheidung für eine Variante ein Parkplatzkonzept für die Bauzeit erstellt werden. In der Verkehrsplanung unterscheidet man in Bezug auf die Leistungsfähigkeit verschiedene Qualitäten. Es ist richtig und auch nachvollziehbar, dass eine Stadtstraße mit Signalanlagen gegenüber einer Hochstraße natürlich die schlechtere Leistungsfähigkeit aufweist. Denn wie die Bewertung schon sagt, reicht eine Stadtstraße aus, um den verkehrlichen Anforderungen noch gerecht zu werden. Eine bessere Leistungsfähigkeit wäre für manche Nutzer sicherlich wünschenswert, muss aber im Hinblick auf andere Blickwinkel abgewogen werden. So ist zu bedenken, dass diese schlechtere Verkehrsqualität nur lastbezogen in den Hauptverkehrszeiten zu erwarten ist. Wie den Plänen und Präsentationen zu entnehmen ist, ist auf beiden Seiten	3074

		<p>der Stadtstraße jeweils sowohl ein ausreichend dimensionierter Gehweg als auch ein entsprechend breiter Radweg vorgesehen. Bezüglich der Lufthygiene werden die durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid betrachtet. Dabei werden bereits vorhandene Hintergrundbelastungen (z.B. durch Industrie verursacht) berücksichtigt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt, um die Auswirkungen der einzelnen Planvarianten im Hinblick auf die Konzentration der Luftschadstoffe vergleichen zu können. Dies Verfahren entspricht der Betrachtung, die auch im aktuellen Luftreinhalteplan der Stadt Ludwigshafen angewandt ist. Bei der „Stadtstraße lang“ zeigen die Berechnungen der Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) für das Jahr 2025 die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte. Entlang der geplanten Stadtstraße ergeben sich im Mittelteil ebenso wie in der Anbindung Stadtstraße und Rheinuferstraße (Nord) NO₂-Konzentrationen bis zu zirka 36 µg/m³. Die neue Bebauung entlang der „Stadtstraße lang“ sollte mit mechanischen Lüftungsanlagen ausgestattet werden. Dies gilt als eine gängige planerische Lösung für Gebäude entlang von Straßen. Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM₁₀) werden sowohl für die bestehende Bebauung als auch für die geplanten Neubauten entlang der „Stadtstraße lang“ unterschritten.</p>	
Online	<p>Hat sich denn auch schon mal einer Gedanken darüber gemacht, wie nicht nur die Autos auf der Straße durch die Stadt kommen, sondern auch die Fußgänger die Straße überqueren können und wie flankierende/kreuzende Radwege sinnvoll angelegt werden könnten?</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Vorplanung wurde auch das Fußgänger- und Radwegenetz näher betrachtet. Bei den Stadtstraßenlösungen, insbesondere der langen Stadtstraße, sind begleitende Geh- und Radwege auf beiden Seiten der Stadtstraße vorgesehen, die die insbesondere die Fußgänger- und Radfahrerqualität in West-Ost-Richtung erheblich verbessern. Bei den Stadtstraßenlösungen sind zudem Verknüpfungen zum übrigen innerstädtischen Fußgänger- und Radwegenetz möglich. Im Falle der langen Stadtstraße kann man zudem auf Unterführungen am nördlichen Brückenkopf verzichten. Die Straßenquerungen erfolgen, wie auch in anderen Städten üblich, über signalregelte Überwege, neue Unterführungen sind nicht vorgesehen.</p>	3043
Online	<p>Wobei sich hier dir frage stellt wann Hochstrasse Süd auch saniert werden muss und ob diese dann vielleicht auch in einer "normalen" Stadtstrasse gebaut wird.</p>		2916
Online	<p>Auf der Stadtstraße gibt es einen Unfall mit einem Tanklastzug / Gefahrguttransporter. Es besteht die Gefahr, daß er brennt oder explodiert. Wie ist man da-</p>	<p>Wie bei allen Unfallmeldungen wird der Anrufende nach dem Umfang der Vorortsituation befragt und daraus erfolgt der Einsatz von Rettungskräften und oder auch der Zuhilfenahme</p>	2494

	rauf vorbereitet?	von der Feuerwehr.	
Online	Und auch kurzfristig gedacht: Wie sieht die Situation aus, wenn Fahrzeuge liegen bleiben? Kleine Baustellen den Weg versperren? Gibt es Sperrmülltermine und die Müllabfuhr noch? Werden in den Planungsspielen Rohre, Kabel verlegt, ausgetauscht, gekreuzt, repariert?	Falls entlang der Stadtstraßen Fahrzeuge wegen einer Panne liegen bleiben, können die restlichen Verkehrsteilnehmer daneben vorbeifahren, es stehen bei den Stadtstraßenvarianten mehrere Fahrspuren zur Verfügung. Dies ist auch der Fall bei einer Baustelle, allerdings werden diese betroffenen Flächen zuvor gesichert und mit entsprechenden Verkehrszeichen ausgestattet. Bisher ist keine Abholung von Müll im "Stop and Go Verfahren" auf den Stadtstraßenvarianten vorgesehen. Bei der Herstellung von allen vorgestellten Varianten werden notwendige Arbeiten im Bezug auf Versorgungsleitungen (Kanal, Gas, Wasser, Strom..) erforderlich sein.	2475
Online	Ist geplant die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der Stadtstraße in den Spitzenzeiten zu erhöhen?	Es ist nicht geplant, die Höchstgeschwindigkeiten in den Spitzenzeiten zu erhöhen. Die Stadtstraße wird auch dann eine innerörtliche (Haupt-)Verkehrsstraße innerhalb geschlossener Ortschaften sein für die laut StVO Tempo 50 gilt.	2462
Online	Ab wie viele Fahrzeuge ist die Leistungsfähigkeit der Stadtstraßen nicht mehr gegeben?	Die Leistungsfähigkeit einer Stadtstraße hängt im wesentlichen von den Grünzeiten an den Signalanlagen ab. Grundsätzlich liegt die Leistungsfähigkeit einer Fahrspur ohne Signalanlageneinfluss bei 18.000 Kfz/Tag, also bei 72.000 Kfz/Tag für 4 Fahrspuren. Durch die Signalzeiten sinkt die Leistungsfähigkeit auf etwa 50%, also 36.000 Kfz/Tag für die durchgehenden Richtungen. Im Kreuzungsbereich gibt weitere Fahrspuren (bis zu insgesamt 8 Fahrspuren) als Abbiegespuren. Durch die Grünzeitenverteilung stehen dort für die vier zusätzlichen Spuren etwa 25% der maximalen Leistungsfähigkeit von Fahrspuren zur Verfügung, also 18.000 Kfz/Tag. Zusammen liegt die Grenze der Leistungsfähigkeit so bei 54.000 Kfz/Tag.	2460
Online	Auch bei einem 1:1 Neuaufbau der Hochstraße sind Entwicklungsflächen ausgewiesen. Warum hat man bisher dieses Potential nicht genutzt? Wie viele Parkplätze würden wegfallen, wird es Ersatz geben und wenn ja, wo wird es Parkplätze geben?	Bei den Testentwürfen für die Hochstraßenvarianten wurden wie für die Stadtstraßenvarianten die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten geprüft. Als Voraussetzung für eine bauliche Nutzung bei den Hochstraßenvarianten ist insbesondere eine Anpassung der bestehenden Verkehrserschließung (Rückbau der derzeit tieferliegenden Fuß- und Radwege und Verlegung in die Ebene der Straßen) erforderlich. Dies war in der Vergangenheit nicht gegeben, weshalb sich eine bauliche Nutzung der Flächen nicht angeboten hat. Zudem bestand eine weitere Restriktion für Hochbaumaßnahmen aufgrund der (zwischenzeitlich aufgegebenen) unterirdischen Straßenbahntrasse (ehemalige Linie 12), welche quer über den Messplatz und tangential am Jägerparkplatz verläuft. Hält man sich weiterhin noch vor Augen, dass Bauflächen entlang ebenerdiger Stra-	2459

		<p>ßen, auch entlang verkehrlich hochbelasteter Straßen, bei Investoren und Nutzern prinzipiell eher auf Interesse stoßen als Bauflächen entlang von Brücken bzw. Hochstraßen, lässt sich erklären, dass die Potentiale im Umfeld der Hochstraße bislang nicht genutzt wurden. Nach dem heutigen Kenntnisstand wird während der Bauzeit unabhängig von der gewählten Straßenvariante sicherlich ein großer Teil der derzeit vorhandenen Stellplätze (auf dem Messplatz/Jägerparkplatz insgesamt ca. 950) unter und im Umfeld der heutigen Hochstraße nicht mehr zu Verfügung stehen können, da in diesen Bereichen gebaut wird oder die Flächen für die Baustelleneinrichtung benötigt werden. Dies ist aber vom konkreten Bauablauf abhängig, so dass eventuell auch in dieser Zeit, wenn auch in geringem Umfang und nur temporär, Teilflächen als Parkplatz genutzt werden können. Zudem stehen in der Innenstadt weiterhin zentral gelegene Parkhäuser (z.B. Bahnhofstraße/Bürgerhof oder Pfalzbau) zur Verfügung, welche heute noch Kapazitäten frei haben. Diese Parkmöglichkeiten können natürlich auch nach der Bauzeit genutzt werden. Bei den Stadtstraßenvarianten werden die derzeitigen ebenerdigen Parkplatzflächen langfristig nicht mehr zur Verfügung stehen, da diese Bereiche bebaut bzw. einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen oder für die Erschließung der neuen Bauflächen benötigt werden. Bei der Variante "Stadtstraße lang" würden zudem noch ca. 240 von rund 1.000 Stellplätze im Parkhaus des Rathauscenters entfallen. Die nötigen Stellplätze für die neuen Nutzungen sollen ähnlich wie im Baugebiet Rheinufer Süd in Tiefgaragen untergebracht werden. Ansonsten wird es in begrenztem Umfang auch öffentliche Stellplätze in den neuen Straßenräumen geben und es besteht die Möglichkeit zukünftig auch auf den neuen Baufeldern Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, welche allerdings, wie die heutigen ebenerdigen Parkplätze im Bereich der Hochstraße auch, nicht kostenfrei sein können. Man kann zudem auch davon ausgehen, dass die neugeschaffenen Bauflächen nicht sofort gänzlich bebaut werden und somit durchaus auch Baufelder vorübergehend als öffentlicher Parkplatz zur Verfügung gestellt werden können.</p>	
Online	Könnten Sie vielleicht eine Simulationen der Stadtstraße mit realem Autoverkehr und Ampelschaltung aus der Vogelperspektive durchführen? Gibt es in Mannheim eine ähnliche Straße?	Schauen Sie sich den folgenden FAQ Beitrag an https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n362 . Ich hoffe, damit konnten Ihre Fragen beantwortet werden. Die Simulationen zeigen doch Fahrzeuge und basieren auf Berechnungen für Verkehrsbelastungen bei Spit-	2454

		zenzeiten.	
Online	Wurde städteplanerisch schon an eine Untervariante bei der Stadtstraße lang gedacht? z.B. eine oder max. zwei Querungen in Nord-Süd-Richtung mittels einer Brücke oder eines Grabens.	Zum Thema Fußgängerbrücken zeigen die Erfahrungen grundsätzlich, dass diese bei Fußgängern wenig akzeptiert werden, wenn es alternative ebenerdige Querungen in der Nähe gibt. Es sei hier an die ehemalige Fußgängerbrücke vom Parkhaus Zollhof zur Ludwigstraße über die Zollhofstraße erinnert. Trotz der Brücke wurde lieber die Straße, sogar ohne gesicherten Übergang, genutzt. Nach dem zwischenzeitlichen Abriss der Fußgängerbrücke wurde diese nicht wirklich vermisst. Zudem müssen Fußgängerbrücken Anforderungen an die Barrierefreiheit (Rampen, Aufzug) erfüllen, sodass ein zusätzlicher Aufwand betrieben werden muss und auch im Falle von Rampen erhebliche Flächen benötigt werden. Auch Kosten für den Bau und auch Unterhalt sind zu beachten. Es ist aber nicht auszuschließen, dass im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung als Verbindung z.B. zwischen zwei gegenüber liegenden Gebäuden eine Brücke entstehen könnte. Grundsätzlich wird aber die Notwendigkeit von Fußgängerbrücken fachlich nicht gesehen. Die Möglichkeiten für Gräben bzw. Unterführungen ist nicht gegeben. Denn im Bereich der Stadtstraße verläuft das tiefer gelegte BASF-Gleis mit Tunnellage im Bereich des Europaplatzes. Für unterirdische Nord-Süd-Verbindungen, egal ob für Kfz, Fußgänger oder Radfahrer besteht hierdurch eine Barriere, die nicht überwunden werden kann. Denn diese Unterführungen müssten dadurch in der Minus-2-Ebene angelegt werden, wodurch keine machbaren Rampen gebaut werden können.	2375
Online	Ist die enge S-Kurve, die ich dem Plan entnehme, für den aus Mannheim über die Stadtstraße lang in die Pfalz fließenden Autoverkehr kein Hindernis?	Es wird zurecht festgestellt, dass die Führung der "Stadtstraße lang" in diesem Bereich noch einer eingehenden Überprüfung bedarf. In den weiteren Planungsschritten wird hier eine Optimierung auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit angestrebt.	2369
Online	finde diese Lösung gut, nur wo bleibt der Radfahrer? Kreuzung, Ampeln???	Hauptaufgabe der Planung war es, eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße im städtebaulichen Kontext zu entwickeln. Daraus ergibt sich naturgemäß, dass zunächst der Kfz-Verkehr im Vordergrund steht, Aber im Gegensatz zu manch früheren Planungen wurde bei der vorliegenden Planung frühzeitig ein verstärkter Blick auch auf den Radverkehr mit entsprechenden Verknüpfungen gerichtet (siehe hierzu die Planunterlagen in der Bibliothek). So wird die lange Stadtstraße auf beiden Seiten von großzügigen Seitenräumen mit eigenen Radwegen flankiert. Auch die Straßen zur Erschließung der Innenstadt bzw. der Stadtquartiere sind mit einem Radweg ausgestattet. An den Kreuzungen bzw. Einmündungen werden die Radfahrer	2353

		mittels einer Signalregelung geschützt darüber hinweg geführt. Dies ist eine gängige und verkehrssichere Lösung an vielen städtischen Hauptverkehrsstraßen auch in anderen Städten.	
Online	In wie weit sind Überlegungen bzw. Pläne vorhanden wie Sie in der Bauphase der Rush-Hour gerecht werden, damit die Arbeitnehmer einigermaßen ungehindert zu und von ihrer Arbeitsstätte kommen?	Auf unserer FAQ-Seite können Sie sich über die geplanten Umleitungsstrecken informieren. Um das Straßennetz während der Bauzeit durch den ÖPNV zu entlasten, wurde vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar und der Stadt ein Gutachten beauftragt, das im Sommer 2014 fertiggestellt sein soll (siehe hier: FAQ).	2240
Online	Kann man nicht während der Bauzeit die gesamte Hochstraße sperren und den Verkehr über die A6 umleiten??	Auf unserer FAQ-Seite können Sie sich über die geplanten Umleitungsstrecken informieren	2061
Online	Vielleicht könnte dann eine "kleine Version der Hochstraße/ Stadtstraße" gebaut werden, welche nur von PKW's usw. genutzt werden kann.	Das Lkw-Routenkonzept sieht bereits vor, dass der Lkw-Durchgangsverkehr um die Stadt geleitet wird. Innerhalb der Stadt gibt es so nur noch wenige Straßen, die vom Lkw-Durchgangsverkehr genutzt werden dürfen. Der Lkw-Anteil auf der Hochstraße ist mit 5-7% auch nicht übermäßig hoch. Es ist zu bedenken, dass auch über eine neue Straße - in welcher Variante auch immer - der Liefer- bzw. Lkw-Anliegerverkehr für Ludwigshafen ebenso wie der Linienverkehr mit Bussen abgewickelt werden muss. Demzufolge kann die Straße nicht nur für Pkw-Verkehr ausgelegt werden.	2053
Online	, seit Juli 1997 dürfen Speditionen aufgrund der 53. Ausnahmeverordnung zur StVZO, die als Zulieferer im kombinierten Verkehr tätig sind, in einem Radius von 150 km um die Umschlaganlagen das Gesamtgewicht ihrer Lkw um 10 % auf 44 Tonnen erhöhen. Diese Erhöhung führt zu einer deutlich stärkeren Belastung der Straßen und Brücken und damit zu höheren Kosten für den Unterhalt und die Instandsetzung der Straßeninfrastruktur. Wie wollen Sie diesem Problem begegnen? Deutlichere Gewichtsbeschränkung für LKW?	Das Gesamtgewicht von 44 Tonnen wird als Regellast bei der Dimensionierung der Brücken berücksichtigt.	2038
Online	Gibt es schon klare Pläne über ein Verkehrsleitsystem und welches Planungsbüro hat den Zuschlag erhalten.	Pläne für ein Verkehrsleitsystem gibt es noch nicht, auch wurde dazu noch kein Planungsbüro beauftragt. Es wurde bisher nur untersucht, wie ein großräumiges Verkehrsleitsystem auf den umgebenden Autobahnen und Bundesstraßen während der Baumaßnahmen aussehen könnte. Das Thema Beschilderung und Parkleitsystem ist aber Thema in den kommenden Planungsphasen für die ausgewählte Vorzugsvariante. Hier müssen dann die Art und Weise des Leitsystems genauso wie die Standorte der jeweiligen Schilder untersucht und festgelegt werden. Diese Planungen beziehen sich dabei sowohl auf die Baustellenzeit als auch auf den künftigen Endzustand der Vor-	1991

		zugsvariante.	
Online	Ist bereits geprüft am künftig elektrifizierten und in den S-Bahn Verkehr eingebundenen BASF-Gleis in Höhe Bgm.-Grünzweig-Str. / Friedenspark einen weiteren S-Bahn-Halt Ludwigshafen City-West einzurichten?	Die Ausbildung einer zusätzlichen S-Bahn-Station wurde bisher nur andiskutiert. Dabei wurde eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Friedenspark grundsätzlich nicht ausgeschlossen, jedoch müsste aufgrund der schwierigen Situation vor Ort (Troglage, Tunnelmund) die bauliche Machbarkeit im Detail näher untersucht werden. Dies macht jedoch erst dann Sinn, wenn die Entscheidung für eine Stadtstraße getroffen wäre. Zudem sind die fahrplantechnischen Rahmenbedingungen mit dem für die S-Bahn verantwortlichen Zweckverband Schienpersonennahverkehr (ZSPNV) abzuklären. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Hauptbahnhof in Bezug auf "City-West" bereits eine bedeutende Erschließungsfunktion übernimmt und es daher zu hinterfragen ist, ob ein weiterer S-Bahn-Halt in relativer Nähe dazu einen tatsächlichen Mehrwert bringt.	1987
Online	Warum kein flach gegründeter Tunnel mit langer Stadtstraße als Deckel? Tunnel für den Durchgangsverkehr nach MA, Stadtstraße für den Ziel- und Quellverkehr in LU, Oberfläche etwas (ca. 1,5m) aus dem allgemeinen Hemshofniveau herausgehoben	,die Variante Tunnel wurde geprüft und aus Kostengründen verworfen. Hierzu der entsprechende Beitrag im FAQ.	1980
Online	Ab welchem Verkehrsaufkommen ist die Leistungsfähigkeit der Stadtstraße nicht mehr gegeben? - Was ist Plan B, wenn die Stadtstraße das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen könnte?	Die angestellten Verkehrsprognosen wurden nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Sie basieren auf derzeit festzustellenden Trends und Entwicklungen z.B. des Verkehrsverhaltens, der Bevölkerungsentwicklung unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und der Migration sowie Entwicklungen im wirtschaftlichen Bereich. Dabei wurden sowohl entsprechende Prognosen des Bundes, des Landes als auch der Stadt berücksichtigt. Allen Prognosen gehen davon aus, dass in verdichteten Räumen bis etwa in Jahr 2020 noch leichte Steigerungen im Kfz-Verkehr zu erwarten sind. Danach ist bei annähernd gleich bleibender Bevölkerungszahl in der Region Ludwigshafen-Mannheim aber mit einem Rückgang auf das heutige Niveau ab etwa den Jahren 2025 bis 2030 zu rechnen. Über den Zeitraum nach 2030 werden die Prognosen naturgemäß unsicherer, jedoch wird bis ins Jahr 2050 mit einer weiteren Abnahme des Kfz-Verkehrs gerechnet. Aufgrund dieser Prognosen wurden für die Berechnungen die aktuellen Verkehrsmengen verwendet. Grundsätzlich ist als grober Richtwert für die Leistungsfähigkeit eine Verkehrsmenge von ca. 18.000 Kfz/Tag pro Fahrspur anzusehen. Dieser Wert gilt allerdings nur für eine "freie" Strecke ohne Signalanlagen und Knotenpunkte. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Stadtstraße können diese Verkehrsmengen daher nicht	1968

		<p>angesetzt werden. Ein genereller Grenzwert hierfür kann nicht genannt werden, da hier die Leistungsfähigkeit von vielen Faktoren beeinflusst wird (z.B. der tageszeitlichen Verteilung, den Signalschaltzeiten oder den Abbiegebeziehungen und Verflechtungen). Es gibt somit aus heutiger fachlicher Sicht keinen Anlass, für unwahrscheinliche Eventualitäten zusätzliche Reserven in Form z.B. von weiteren Fahrspuren vorzuhalten, die auch noch zusätzliche Flächen verbrauchen und Kosten verursachen. Die für zusätzliche Fahrspuren benötigten Flächen stehen in bestimmten Abschnitten wie z.B. im Bereich des Kreishauses oder des Rathauses auch nicht zur Verfügung. Hier wäre es nur möglich, wenn man auf Geh- und Radwege verzichten würde. In der Zukunft ist zu erwarten, dass durch die weitere Entwicklung der Verkehrstelematik- oder Fahrerassistenzsysteme eine Optimierung des Verkehrsflusses und ein bessere räumliche und zeitliche Verteilung der Verkehrsmengen zu erreichen ist.</p>	
Online	Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen soll es für die Hochstraße und Stadtstraße geben?	Die Planungen basieren auf einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf der Hochstraße sowie 50 km/h bei den Stadtstraßenlösungen.	1956
Online	Bei den Stadtstrassenvarianten gehen Sie davon aus, dass sich Verkehr auf die B37 verlagern wird. Warum ist das so? Wie sieht eigentlich die Bausubstanz dort aus? Verkraftet die B37 und die Brücke dieses erhöhte Verkehrsaufkommen? Wie werden sich die Umweltbedingungen für dieses Gebiet ändern?	<p>Verlagerungswirkungen werden über Verkehrsmodelle ermittelt. Entscheidend für Verlagerungen ist dabei letztlich die Reisezeit in der Relation unterschiedlicher Fahrtrouten. Durch eine Stadtstraße verlängert sich die Reisezeit für bestimmte Fahrtbeziehungen. Durch diese Reisezeitverlängerung auf der neuen Stadtstraße ergibt sich für bestimmte Fahrtbeziehungen dann die Situation, dass die Fahrzeit über die B37, auch unter Berücksichtigung der Verkehrsqualität auf der B37, kürzer wird als über die neue Stadtstraße. Somit werden diese Fahrzeuge im Modell auf die B37 verlagert. Die Hochstraße Süd und die Konrad-Adenauer-Brücke weisen verschleißbedingte Schäden auf, die aber noch vor dem Baubeginn an der "Hochstraße Nord" behoben werden sollen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass beide Bauwerke die zusätzliche Verkehrsbelastung aufnehmen kann. Die zusätzlichen Belastungen auf der B 37 werden in Hinblick auf den Lärm kaum wahrnehmbar sein. Um eine Erhöhung um 3 dB (A) zu haben, müsste sich das Verkehrsaufkommen auf der B 37 verdoppeln. Derzeit wird eine Zunahme von voraussichtlich 4 - 8 % in den innerstädtischen Bereichen auf der B 37 angenommen. Demgegenüber stehen wohnungsnaher Entlastungen von rund 20 % in der Heinigstraße. Auch hinsichtlich der Luftschadstoffe sind keine wesentlichen Erhöhungen der Immissionen in diesem Bereich zu er-</p>	1938

		warten. Hingewiesen wird auf das Lufthygiene-Gutachten, in dem die veränderten Verkehrsströme bereits berücksichtigt wurden. Die Grenzwerte werden eingehalten.	
Online	Als Anregung an die Stadt: richten Sie einige Webcams der beiden Hochstraßen / Brücken ein.	Für die Stoßzeiten gibt es nun auch eine Bilderserie für den Viertelstundentakt. Mehr dazu finden Sie hier: Aktuelle Nachrichten.	1904
Online	Und wo sind die Massen an Schwer-LKW im "Durchgangsverkehr"? Angeblich ist genau morgens zwischen 7:30h und 8:30h die Rush-Hour. Von diesem Zeitraum fehlen aussagekräftige Bilder. Hier wäre es hilfreich, wenn man ein Momentaufnahme alle 1/4 Stunde zeigen könnte.	Fotos der Hochstraße im Stunden- und Viertelstundentakt (Dienstag, 28. Januar 2014, 7.30 bis 17.30 Uhr, Dienstag, 4. Februar 2014, 7.30 bis 9 Uhr) finden Sie nun unter diesem Link oder in unserer Bibliothek.	1889
Online	Warum geht eigentlich kein Tunnel oder wenigstens eine tiefergelegte Straße mit Schallschutz und wegen der wahrscheinlich höheren Baukosten eine Maut (sollte in Zukunft mit besseren Erfassungsmöglichkeiten noch einfacher sein)? Ich bin aktuell Pendler, fahre fast immer die Hochstraße Nord und würde Maut für einen Tunnel notfalls schlucken	Hallo, eine Tunnellösung wurde geprüft. Hierzu können Sie bei den FAQs nachlesen: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n374 Die Einführung einer Maut ist rechtlich nicht möglich. Sowohl bei den Hochstraßen-Varianten als auch bei den Stadtstraßenvarianten handelt es sich um eine Straße von "lediglich" rund 2 km Länge, die auch innerstädtisch vernetzt ist. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich der rechtliche Rahmen in absehbarer Zeit ändert.	1857
Online	was passiert mit dem Schwerlastverkehr? Was passiert, wenn die allgemeinen, zukünftigen Verkehrszahlen doch höher sind? Warum kann man jetzt nicht die eine oder andere Stadtstraßenspur zusätzlich einplanen? Warum bekommt die Konrad-Adenauer-Brücke (Südbrücke) nicht pro Fahrtrichtung eine weitere, dritte Spur?		1780
Online	Bleibt die Straßenbahnverbindung über die Kurt-Schumacher-Brücke (Achse Rathaus LU und Paradeplatz MA) bestehen?	ich glaube ihre Frage kann mit dem FAQ-Beitrag zum Thema "Welche Rolle übernimmt der ÖPNV während der Bauzeit?" beantwortet werden. Dort heisst es: "Die Ingenieure sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Straßenverbindung nicht grundsätzlich durch einen Ausbau von Stadtbahnlinien ersetzt werden kann.	1765
Online	Gab es nicht ursprünglich Pläne, die BASF (und womöglich Oppau, Edigheim) an das S-Bahn-Netz anzuschliessen?	Derzeit verkehren im Berufsverkehr mit Diesel betriebene Personenzüge über das sog. BASF-Gleis direkt in das Werksgelände der BASF. Im Werksgelände gibt es 3 Personenbahnhöfe. Diese Züge setzen bereits in der Süd- und Westpfalz ein, sodass Pendler zur BASF aus der gesamten Pfalz heute schon umsteigefrei auf das Werksgelände fahren können. Am Hauptbahnhof LU können Beschäftigte der BASF von anderen Zügen oder der S-Bahn in diese BASF-Züge umsteigen. Bis Ende 2017 wird das BASF-Gleis elektrifiziert, sodass die elektrisch angetriebenen S-Bahnen diese Strecke dann nutzen können. Damit wird die BASF in das S-Bahn-Netz eingebunden sein, mit Fahrten direkt auf das Werksgelände.	1764

Online	Wie ist eigentlich die BASF an das S Bahn Netz angebunden. Hier kenne ich mich nicht aus. Kann mir jemand helfen.	Derzeit verkehren im Berufsverkehr mit Diesel betriebene Personenzüge über das sog. BASF-Gleis direkt in das Werksgelände der BASF. Im Werksgelände gibt es 3 Personenbahnhöfe. Diese Züge setzen bereits in der Süd- und Westpfalz ein, sodass Pendler zur BASF aus der gesamten Pfalz heute schon umsteigefrei auf das Werksgelände fahren können. Am Hauptbahnhof LU können Beschäftigte der BASF von anderen Zügen oder der S-Bahn in diese BASF-Züge umsteigen. Bis Ende 2017 wird das BASF-Gleis elektrifiziert, sodass die elektrisch angetriebenen S-Bahnen diese Strecke dann nutzen können. Damit wird die BASF in das S-Bahn-Netz eingebunden sein, mit Fahrten direkt auf das Werksgelände.	1737
Online	Gibt es irgendwelche Pläne oder Erwägungen, während der Bauphase und darüber hinaus dem drohenden Individualverkehrschaos in irgendeiner Weise mit geeigneten Maßnahmen im ÖPNV (Taktverdichtung, Park and Ride-Systeme usw.) entgegenzusteuern?	um das Straßennetz während der Bauzeit durch den ÖPNV zu entlasten, wurde vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar und der Stadt ein Gutachten beauftragt, das im Sommer 2014 fertiggestellt sein soll. https://ludwigshafen-diskutiert.de/node/378	1684
Online	warum maulen hier so viele über Mannheim ? Sind es nicht die BASF-Pendler, die von ihrem Wohnort zur Arbeitsstelle pendeln und die HSN bevölkern ? Um diese Verkehrsströme sollte man sich mal Gedanken machen. Was sagt denn die BASF dazu ? Warum hat die Stadt Lu die HSN so marode werden lassen ? Jetzt wo das Problem unter den Nägel brennt wird nach dem "mündigen" Bürger gerufen. Wo waren die Rufe die letzten 30 Jahre ?	unser FAQ-Bereich gibt Ihnen eine Antwort auf die Frage, wieso in der Vergangenheit geeignete Instandsetzungsmaßnahmen scheiterten: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n381	1625
Online	Die Auffahrt zur Adenauerbrücke ist lebensgefährlich. Daher nehme ich die Rheinuferstr. & Schuhmacherbrücke um nach Mannheim zu kommen. Zur Zeit nutze ich die direkte Auffahrt zu Schuhmacherbrücke (beginnend bei der Rheingalerie). Also bitte: Einfache Frage -> einfache Antworten (keine Polemik oder Seitenhiebe). Kann mir jemand mit sachlichen Infos helfen ?	Reichlich sachliche Informationen finden Sie hier im Bereich "Bibliothek". Dort ist zum Beispiel der Vortrag von Herrn Lorch zu empfehlen. (Bürgerforum 20.01.2014 Vortrag Lorch Vorstellung aller Planungsergebnisse,) https://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/Buergerforum_20.01.2014_Vortrag_Lorch_Vorstellung_aller_Planungsergebnisse.pdf	1624
Online	Hier würde eventuell eine Pfortner-Ampel, während den Stoßzeiten, die Staus aus der Stadt heraus halten. Wurde das schon diskutiert?	Hier stellt sich zunächst die Frage, was mit einer Pfortner-Ampel gemeint ist. Pfortner-Ampeln dosieren quasi die Verkehrsmenge, indem abhängig von der Anzahl der Kfz kürzere oder längere Rotphasen geschaltet werden. Eine solche Ampel könnte auch schon auf freier Strecke z.B. bereits am Ende der A650 westlich der Abfahrt der Bruchwiesenstraße stehen und dort den Verkehr dosieren. Ein Standort in diesem Sinne wurde in den Planergesprächen zwar andiskutiert, aber nicht weiterverfolgt. Allerdings übernimmt die erste Signalanlage auf der Stadtstraße von Westen kommend an der	1614

		Heinigstraße eine Pförtnerfunktion. Wie in den Verkehrssimulationen auch zu erkennen ist, läuft vor dieser Signalanlage der Verkehr von Westen kommend auf. Bei "Grün" werden dann die Kfz als Fahrzeugpuls dosiert im Zuge einer "Grünen Welle" durch die Stadtstraße geführt, sodass im Regelfall an den folgenden Signalanlagen kein weiterer Halt notwendig wird.	
Online	Wenn man schon großzügig plant so sollte man doch wie in anderen Europäischen Städten auch, statt Ampelanlagen die immer ein Staupotential bilden auf Kreisverkehre setzen.	Die Möglichkeit zur Ausbildung von Kreisverkehren wurde im Rahmen der Untersuchungen abgearbeitet. Die Ausbildung einer Knotenpunktsform steht in Abhängigkeit zu den jeweiligen Verkehrsmengen insgesamt sowie zu den einzelnen Verkehrsbeziehungen, d.h. wie viele Kfz woher kommen und wohin wollen. Daraus ergibt sich dann, ob auf eine Signalanlage verzichtet werden kann, ob eine Kreuzung signalisiert werden muss oder ob ein Kreisverkehr möglich ist. Darüber hinaus sind natürlich auch Aspekte der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen) und der Flächenverfügbarkeit zu berücksichtigen. Im Allgemeinen ist ein Kreisverkehr bis in eine Größenordnung von 20.000 bis 25.000 insgesamt zufahrenden Kfz pro Tag als leistungsfähig zu betrachten, wenn die Verkehrsströme einigermaßen gleich verteilt sind. Im Falle der Stadtstraße hat z.B. der Brückenkopf etwa 80.000 Kfz-Zufahrten am Tag, an der Einmündung der Bürgermeister-Grünzweig-Straße in die Stadtstraße ca. 55.000 Kfz-Zufahrten. Da die Verkehrsströme zudem stark richtungsbezogen sind, sind Kreisverkehre an diesen Stellen nicht funktionsfähig. Sie könnten rechnerisch nur dann den Verkehr abwickeln, wenn die Anzahl der Kreisfahrbahnen auf 3-4 Spuren erweitert werden würden. Neben diesem erheblichen Flächenbedarf im Innenstadtbereich bestehen dann auch erhebliche Bedenken hinsichtlich der Begreifbarkeit und der Verkehrssicherheit. Nicht unerwähnt bleiben sollten auch die großen Nachteile für die Fußgänger- und Radfahrerführung bzw. -querung, da ein signal geregelter Schutz am Kreisverkehr selbst bzw. in unmittelbarer Nähe nicht möglich ist. . Letztendlich können Kreisverkehr so die geforderte Leistungsfähigkeit nicht erzielen. Auch unter Berücksichtigung anderer Verkehrsarten und der städtebaulichen Aspekte wurden Kreisverkehre daher im Zuge der Variantenuntersuchungen bereits relativ frühzeitig ausgeschlossen. Zu den Kosten: Die kommunizierten Kosten geben einen fiktiven Kostenstand zum erwarteten Baubeginn im Jahr 2018 wieder. Sie wurden ermittelt, in dem die heutigen Kosten mit einer angenommenen Inflationsrate von 2% pro Jahr hochgerechnet wurden. Preissteigerungen während der Bauzeit sind nicht berücksichtig-	1608

		sichtigt. Im Übrigen liegt für alle vier Varianten derzeit nur ein Vorentwurf vor. Das heißt: Viele Detailfragen sind noch offen. Insofern sind die Kosten noch mit Unsicherheiten belastet.	
Online	Und wenn das geschehen ist stellt sich mir die Frage – wird es dann nach mindestens 8 Jahren Bauzeit wirklich noch dieses Verkehrsaufkommen geben? Wo fließt denn derzeit mit einer Hochstraße der Verkehr morgens? Wo sind die konkrete Aussagen zur Einbindung des ÖPNV in die neue Straße. Was ist hier möglich und angedacht, Straßenbahn, Bus?	Der Stadtbahntunnel der ehemaligen Linie 12 wird bei allen Varianten aufgegeben. Bei den Hochstraßenlösungen erfolgt dies bei der Umgestaltung des Umfeldes durch Änderungen der Erschließungsstraßen bzw. die neue mögliche Bebauung. Bei den Stadtstraßen muss die Haltestelle Danziger Platz schon beim Bau der Stadtstraße aufgegeben werden. Alternativ ist jedoch noch zu prüfen bzw. bei einer Entscheidung für die Stadtstraße zu untersuchen, ob eine schienengebundene ÖPNV-Verbindung, dann allerdings in oberirdischer Lage, zwischen Hauptbahnhof und Rathaus machbar bzw. hinsichtlich des Nutzerpotential sinnvoll ist. Im übrigen ist darauf zu verweisen, dass die Möglichkeiten zur Förderung des ÖPNV, auch während der Bauzeit, in einer aktuellen Untersuchung derzeit noch bearbeitet wird. Hier arbeiten der Verkehrsverbund, die Verkehrsunternehmen und die Stadt Ludwigshafen unter Federführung eines Fachbüros zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes eng zusammen. Die genannten möglichen Maßnahmen spielen dabei sicherlich eine wesentliche Rolle zur Bewältigung des Verkehrs während der Bauzeit. Ob und wie sich der Kfz-Verkehr nach der Baustellenzeit darstellen wird, ist aufgrund der langen Realisierungszeiträume schwierig. Letztlich kann man hier nur auf den allgemeinen Verkehrsprognosen des Landes unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und Kraftstoffpreise aufbauen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass sich die Baustellenzeit nachhaltig auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung auswirkt.	1545
Online	Die beiden Stadtstraßenvarianten benötigen beide Rampen mit einer spürbaren Steigung. Wurde das berücksichtigt auch im Hinblick auf Winterdienste? Schon heute tun sie sich schwer mit der Pylonbrücke über den Bahnhof. Wird dies bei den neuen Rampen so fortgeführt?	Die Längsneigung der Rampen ist in einer Größenordnung, die in bewegtem Gelände (z.B. im Stadtgebiet Stuttgart) die Regel sind. Deshalb werden Probleme beim Winterdienst nicht erwartet. Es ist aber beispielsweise denkbar, an dieser Stelle - wie auch auf der Pylonbrücke - eine Glättemeldeanlage zu installieren, die das Eintreten einer kritischen Wittersituation an die Leitstelle bei der Stadtreinigung übermittelt und diese in die Lage versetzt, kurzfristig geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Das sind Details, die im weiteren Planungsprozess noch zu klären sind. Für den Hinweis bedanken wir uns.	1531
Online	: Haben den auch die Gutachter darüber nachgedacht, dass so gut wie ALLE!!! die Hochstraße Süd nutzen werden? Was passiert dann mit der in den 8 Jahren Bauzeit. Geht das ganze dann von vorne	Die Vorgabe für die Bauzeit lautet, dass in jede Fahrtrichtung - also für die Fahrten in Richtung A650 und Fahrten in Richtung Mannheim - je eine Fahrspur aufrecht erhalten wird. Die Gutachter gehen davon aus, dass dadurch die Leis-	1496

	<p>los? Es ist jetzt schon ein Trauerspiel zu den Hauptverkehrszeiten zur Arbeit zu kommen. Wenn dann noch der Verkehr der "Nord" dazukommt, kann ich dann schon um 15Uhr losfahren, dass ich dann um 17 Uhr in Ladenburg bin?</p>	<p>tungsfähigkeit um 40% reduziert wird, also nur noch ca. 60% (40.000 Kfz * 60%=26.000 Kfz) abgewickelt werden können. Insgesamt müssen so "nur" 14.000 Kfz-Fahrten am Tag verlagert werden. Laut Untersuchungen der Gutachter finden Verlagerungen vor allem auf die Hochstraße Süd statt (plus 5.500 Kfz/Tag). Darüber hinaus erfolgen großräumige Verlagerungen über die A61 und A6 (entsprechende Hinweistafeln auf die Baumaßnahme der B44 werden großräumig auf den umgebenden Autobahnen aufgestellt). Darüber hinaus gibt es Verlagerungen in andere städtische Straßen wie z.B. die Saarlandstraße oder die Leuschnerstraße. (innerstädtische Verteilung siehe Vortrag Bürgerforum 4. Alle Varianten Bauablauf)</p>	
Online	<p>Ich frage mich, ob wirklich die die ganze Konstruktion kaputt ist oder ob einerseits Fundamente und Gründungen noch taugen bzw. andererseits die Pfeiler, Stützen und Säulen nicht weiterverwendet werden können. So bliebe nur die Fahrbahntrasse zu erneuern. Gibt es hierzu Erkenntnisse?</p>	<p>Ich frage mich, ob wirklich die die ganze Konstruktion kaputt ist oder ob einerseits Fundamente und Gründungen noch taugen bzw. andererseits die Pfeiler, Stützen und Säulen nicht weiterverwendet werden können. So bliebe nur die Fahrbahntrasse zu erneuern. Gibt es hierzu Erkenntnisse?</p>	1460
Online	<p>Weiß jemand, ob die Zahlen und Annahmen der Verkehrsbewältigung des Durchgangverkehrs korrekt sind?</p>	<p>In diesem PDF- Dokument https://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/Buergerforum_20.01.2014_Vortrag_Lorch_Vorstellung_aller_Planungsergebnisse.pdf, auf Seite 7/8 finden Sie Angaben zum Durchgangsverkehr</p>	1443
Online	<p>Was passiert mit den als Parkplatz genutzten Flächen an der Hochstraße bei den Stadtstraßenvarianten? Gibt es wo anders neue Parkplätze oder fallen diese weg?</p>		1356
Online	<p>Wie hoch ist denn das Verkehrsaufkommen an der Augustaanlage? Läßt sich das von den Zahlen her mit der Hochstrasse vergleichen?</p>	<p>Hier die Verkehrsbelastungen der Hauptverkehrsstraßen in Mannheim: Luisenring: 42.400 Kfz/Tag Bismarckstraße: 40.300 Kfz/Tag Augustaanlage: 30.300 Kfz/Tag Kaiserring: 29.7010 Kfz/Tag Die Werte beziehen sich auf das Jahr 2009, aktuell könnte die Belastung etwas höher liegen.</p>	1347
Online	<p>Wie soll bei der Stadtstraße eigentlich die Anbindung an den Hauptbahnhof sein? Wenn man dann zum Bahnhof möchte, muss man dann im Gegenzug zurück oder einen großen Umweg fahren?</p>	<p>Für die Anbindung des Hauptbahnhofes muss man etwas differenzieren. Die Anbindungen in und aus Richtung die Lorientallee sind heute sowohl in Richtung Stadtteil West als auch Süd gegeben. Daran ändert sich durch die Stadtstraße nichts. Die Anbindung in und aus Richtung Mannheim wird durch die Stadtstraße verbessert, da auf direkten Weg - ohne Nutzung einer Hochstraßenabfahrt wie heute - der Bereich Hauptbahnhof angefahren und von dort auch wieder weggefahren werden kann. Die Anbindung von und nach Westen erfolgt heute, wie beschrieben, über die Abfahrt Heiligstraße. Bei der Stadtstraße sind diese Fahrtmöglichkeiten nur durch eine Blockumfah-</p>	1335

		rung möglich, also im Vergleich zu heute tatsächlich etwas ungünstiger.	
Online	Es klingt an, dass es auf der Schiene keine Kapazitätsreserve gibt - auf welchem Gelände könnten fehlende Schienen verlegt werden ?		1314
Online	Wohin sollen eigentlich die 40.000 Fahrzeuge am Tage hin ausweichen ?	Die Vorgabe für die Bauzeit lautet, dass in jede Fahrtrichtung - also für die Fahrten in Richtung A650 und Fahrten in Richtung Mannheim - je eine Fahrspur aufrecht erhalten wird. Die Gutachter gehen davon aus, dass dadurch die Leistungsfähigkeit um 40% reduziert wird, also nur noch ca. 60% (40.000 Kfz * 60%=26.000 Kfz) abgewickelt werden können. Anmerkung: Insgesamt müssen so "nur" 14.000 Kfz-Fahrten am Tag verlagert werden. Laut Untersuchungen der Gutachter finden Verlagerungen vor allem auf die Hochstraße Süd statt. Darüber hinaus erfolgen großräumige Verlagerungen über die A61 und A6 (entsprechende Hinweistafeln auf die Baumaßnahme der B44 werden großräumig auf den umgebenden Autobahnen aufgestellt). Darüber hinaus gibt es Verlagerungen in andere städtische Straßen wie z.B. die Saarlandstraße oder die Leuschnerstraße. (innerstädtische Verteilung siehe Vortrag Bürgerforum 4. Alle Varianten Bauablauf)	1310
Online	Gibt es denn schon Pläne für die Verkehrsentlastung während der Bauzeit? Z. B. Zusätzliche Buslinien, höhere Frequenz der Straßenbahn, Autofähren auf dem Rhein in LU und in den Nachbarstädten, Park&Ride Gelegenheiten, etc.? Kennt man denn die Startpunkte und Fahrtziele der Pendler gut genug, um passende und ausreichende Ausweichmöglichkeiten anzubieten? Könnte man dann sich Bewährendes nicht auch beibehalten, um das Verkehrsaufkommen auch in Zukunft nachhaltig zu reduzieren?	Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht im Detail beantwortet werden. Die Stadt Ludwigshafen hat zusammen mit dem Verkehrsverbund VRN und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (ZSPNV) Untersuchungen beauftragt, die genau die gestellten Fragen beantworten sollen. So sind Fragen zu beantworten, auf welchen Strecken Taktverdichtungen möglich sind und ob vielleicht neue Linienführungen sinnvoll sind. Auch die Frage nach Park&Ride-Plätzen soll betrachtet werden. Der Untersuchungsraum bezieht sich dabei nicht nur auf die Stadt LU, sondern auf die gesamte Region. Grunddaten zu den Pendlerbeziehungen liegen im Rahmen des regionalen Verkehrsplanes vor, müssen jedoch gezielt im Rahmen der Untersuchung ausgewertet werden. Sollten sich dabei bzw. während der Bauzeit einzelne Maßnahmen als besonders positiv oder wirksam herausstellen, ist nicht auszuschließen, dass diese dann eine Dauerlösung werden könnten. Dies dürfte insbesondere dann der Fall sein, wenn in diese Maßnahme investiert worden ist und nicht nur eine betriebliche Maßnahme (z.B. Zusatzfahrten) war. Natürlich muss dann bewertet werden, ob die Maßnahme nach Ende der Bauzeit noch sinnvoll ist bzw. eine Nachfrage besteht.	1257
Online	Warum muß der Schwerlasttransitverkehr durch LU hindurch? Wir diskutieren über	Eine Antwort auf Ihre Frage finden Sie in unserem FAQ-Bereich: https://ludwigshafen-	1198

	Lärm und Feinstaub in Städten und planen doch wieder Transitverkehr durch Städte hindurch statt außen herum? Warum nutzen wir nicht die Chance einer effektiven Stadtumgehung und Entlastung von Ludwigshafen UND Mannheim?	diskutiert.de/faq-page#t67n593	
Online	Den Unterlagen nach fahren in der Sackgasse Gartenstr. täglich über 2.300 Autos. In den Varianten Stadtstraße sollen die Verkehrsmengen in der Hartmannstr. stellenweise auf unter 900 sinken, aber in der Gartenstr. fahren weiterhin diese 2.300 Autos. Wo kommen die her? Äußerst unwahrscheinlich. Die Marienstr. fehlt ganz. Liegt das an Vereinfachungen oder Annahmen in der Berechnung? Die Zahlen sehen zwar erfreulich aus, aber dieser Punkt lässt sie nicht so vertrauenswürdig erscheinen. Soll aus der Hartmannstr. eine Einbahnstraße werden	Der Aussagen zu den Verkehrsmengen basieren auf dem Verkehrsmodell der Stadt Ludwigshafen. Dieses Modell wiederum baut auf Verkehrszählungen auf, allerdings wurden diese nur an wenigen ausgewählten Straßen, insbesondere Hauptverkehrsstraßen, durchgeführt. Außerdem werden nicht alle Straßen bis ins letzte Detail aufgeführt. Das Modell zeigt so für einzelne Quartiere bzw. kleinere Straßen nur auf, wie viele Fahrzeuge in das Gebiet ein- und ausfahren (sog. Einspeisung in das Modell) , ohne die Belastung einer einzelnen Straße explizit auszuweisen. Dies ist für den genannten Bereich im Hemshof der Fall. Die Hartmannstraße wird eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Stadtstraße, wo dann nur noch nach rechts abgebogen werden darf. Durch diese Verkehrsregelungen reduziert sich der Verkehr in der Hartmannstraße natürlich erheblich.	1113
Online	Warum wird die Heinigstr nicht über eine große Kreuzung direkt an die Grünzweigstr angebunden? Was ist bei Glattweis mit den LKW?	Die Berechnungen der Gutachter haben ergeben, dass die Ausbildung als Kreuzung im Gegensatz zur vorgeschlagenen Lösung mit zwei Einmündungen deutlich mehr Fahrstreifen erfordern würde, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrs aufrecht zu erhalten. Denn durch eine vierte Zufahrt muss ein zusätzliche Ampelphase geschaltet werden, wodurch die Grünzeiten der anderen Richtungen gekürzt werden müssen. Um dennoch die Leistungsfähigkeit zu erhalten, müssten im Zuge der Stadtstraße noch 4 (!) zusätzliche Fahrstreifen angelegt werden. Trotzdem wären dadurch keine Reserven mehr gegeben. Neben dem städtebaulichen Aspekt und dem Flächenverbrauch entstehen auch für Fußgänger sehr weite Wege, um die Stadtstraße zu queren. Eine Kreuzung ist daher weder verkehrlich noch städtebaulich zu empfehlen. Die Steigung der Rampe wurde gemäß der entsprechenden Richtlinien ausgebildet. Natürlich sind Unfälle oder versagende Bremsen nie auszuschließen und könnten auch auf ebener Strecke passieren.	1107
Online	Warum baut man nicht eine Trasse, bei der die Fahrtrichtung auf den Fahrbahnen flexibel gesteuert werden kann, also je nach Verkehrsaufkommen.	Die Möglichkeit einer lastbezogenen Freigabe einzelner Fahrspuren mittels Wechselwegweisung wurde im Rahmen der insgesamt untersuchten Varianten für eine Hochstraße überprüft. Eine Wechselwegweisung wurde in dieser Prüfung als nicht empfehlenswert beurteilt und die Variante entsprechend ausgeschieden. Diese Prüfung bezog sich zwar auf den Fall einer Hochstraße, die entscheidenden	1105

		<p>Argumente betreffen aber auch eine Stadtstraße. Im wesentlichen sind dies die folgenden Argumente: Eine Wechselwegweisung setzt voraus, dass auf dem betreffenden Streckenabschnitt möglichst keine Einmündung liegen. Denn insbesondere nach links einbiegende Fahrzeuge können sich nur schwer orientieren. Auch ist in Bereich von Einmündungen bzw. Kreuzungen die wechselweise Freigabe einzelner Spuren nicht darstellbar. Eine solche Wechselwegweisung wurde in LU ja im Zuge der Baumaßnahme an der L523 bei Oppau bereits einmal realisiert. Hier mussten dann die entsprechenden Zufahrten auf der Seite der BASF gesperrt werden. Da die Stadtstraße aber der Erschließung der Innenstadt dient, können hier keine Einmündungen gesperrt werden. Da die Stadtstraße am östlichen Ende als Rampe zur Kurt-Schumacher-Brücke hoch führt, ist eine Auflösung der unterschiedlichen Anzahl an Fahrspuren baulich nur sehr schwierig möglich. Eine Wechselweisung erfordert als verkehrstechnische Einrichtung eine ständige Überwachung. Denn Fehler in der Freigabe der einzelnen Spuren (z.B. aus beiden Richtungen Grün) dürfen nicht passieren. Hierzu muss eine Leitzentrale eingerichtet und besetzt werden. Hierdurch entstehen Kosten für die Einrichtung, aber auch den dauerhaften Betrieb. Trotzdem ist das Risiko in Bezug auf die Verkehrssicherheit hoch, insbesondere am Beginn und Ende des Straßenabschnitts mit Wechselwegweisung. Sollte es zu einem Unfall kommen, sind in der Regel eher schwere Unfälle zu erwarten. Eine wechselnde Zahl von Fahrspuren erfordert die Einrichtung einer entsprechenden Anzahl von dynamischen Anzeigern auf Schilderbrücken, die den jeweiligen Zustand anzeigen. Diese dominieren dann das Erscheinungsbild und die städtebauliche Wirkung rückt in den Hintergrund. Um die Fahrstreifen unterschiedlich frei zu geben, dürfen keine Einbauten im Straßenraum erfolgen, d.h. weder eine Mittelinsel noch ein Mittelstreifen mit z.B. Grüngestaltung sind möglich, d.h. die Straße erscheint als breites Asphaltband. Zudem ist das Queren der Fahrbahn für Fußgänger schwieriger, da keine schützenden Aufenthaltsbereiche in der Straßenmitte angelegt werden können.</p>	
Online	<p>Warum verkehren die S-Bahnen auf der Kernstrecke Schifferstadt-Mannheim nicht alle 10 Minuten ? Warum gibt es noch immer keine S-Bahn-Verbindung nach Schwetzingen, Ladenburg, Lampertheim, Worms, Landau, Grünstadt? Warum sind Mundenheim und Rheingönheim "unter-</p>	<p>Der Takt der S-Bahnen ist - abgesehen von der beschränkten Leistungsfähigkeit der Strecke - auch bestimmt von den finanziellen Möglichkeiten. Allerdings wird derzeit in einem Gutachten geprüft, in wie weit Kapazitätserweiterungen (z.B. Taktverdichtung, längere Züge) sowohl bei den S-Bahnen als auch beim übrigen ÖPNV</p>	1063

	privilegiert“?	sinnvoll und machbar sind. Die im Beitrag genannten Ziele sollen ab Ende 2017 zum Teil mit S-Bahn-Linien erreichbar sein (Schwetzingen, Ladenburg, Lampertheim und Worms, nicht aber Landau und Grünstadt), wenn die umfangreichen Streckenausbaumaßnahmen und der Stationsausbau abgeschlossen sind. Allerdings wird nach und von Ludwigshafen zusätzlich zu dem heutigen Angebot lediglich die S-Bahn Linie Mainz - Mannheim verkehren. Zu den anderen Linien bestehen Verbindungen mit Umsteigen in Mannheim oder Heidelberg. Außerdem wird die Strecke von Ludwigshafen Hauptbahnhof in das Werksgelände der BASF elektrifiziert und in das S-Bahn-Netz eingebunden. Um eine verbesserte Bedienung der Stationen Mundenheim und Rheingönheim bemüht sich die Stadt schon seit Jahren. Vom zuständigen Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd wird darauf verwiesen, dass zusätzliche Halte von S-Bahnen Anschlüsse im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes in Neustadt und Germersheim unmöglich machen würden. Im Übrigen stehen in den nächsten Jahren umfangreiche Bauarbeiten auf der Strecke Schifferstadt und Neustadt an, so dass vorhandene Fahrzeitreserven zum Ausgleich der baustellenbedingten Verzögerungen erhalten müssten.	
Online	Warum wird bei den ebenerdigen Varianten nicht mit Unterführungen für den Querverkehr geplant?		1040
Online	Macht sich die Stadt auch Gedanken über den Ausbau des ÖPNV? Kann man in eine neue Stadtstraße nicht gleich eine neue Straßenbahntrasse integrieren?		1036
Online	3 Minuten länger? Welche Theoretiker haben das errechnet? Fährt da einer Sonntag mittags entlang und rechnet Ampelphasen hoch?	Natürlich wurden die Reisezeiten theoretisch ermittelt, denn die Stadtstraße gibt es ja noch nicht. Doch Theorie und Praxis dürften in diesem Fall nicht weit auseinander liegen. Für die Stadtstraße haben die Ingenieure die Reisezeiten in der Vissim-Simulation gemessen und zwar in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde. Hier handelt es sich um ein Vissim-Modell mit realistischem Fahrverhalten von einzelnen Fahrzeugen. Es handelt sich dabei um eine anerkannte, bewährte und führende Software, deren Grundlagen schon in den 70er Jahren von Prof. Wiedemann an der Uni Karlsruhe geschaffen wurden. Bei den durchgeführten Messungen wird die Fahrzeit von jedem einzelnen (!) Fahrzeug gemessen und der Mittelwert über die jeweilige Spitzenstunde gebildet. Es handelt sich also nicht um Berechnungen, sondern um Messungen - auch wenn es die Stadtstraße noch nicht gibt! Die Messstrecke hat eine Länge von ca. 2.000 m. Während man bei der Hochstraße mit 50 - 70 km/h	924

		<p>in 1:45 - 2:30 min durchkommt, braucht man in den Varianten als Stadtstraße bis zu 5:30 min, also ca. 3:00 min mehr. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt damit 22 km/h. Bezogen auf die Reise von Bad Dürkheim nach Mannheim (Parkring) sind es dann statt 15 Minuten künftig 18 Minuten. Es ist aus Sicht der Ingenieure etwas überraschend, dass die genannte Fahrzeitverlängerung in Frage gestellt wird. Würde man tatsächlich auf dieser Strecke z.B. 15 min mehr brauchen, käme dies einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 7 km/h gleich, also quasi einem zügigen Laufen. Dies halten die Ingenieure jedoch für völlig unrealistisch.</p>	
Online	<p>warum machst sich eigentlich niemand von den Planern Gedanken, wie man den motorisierten Individualverkehr aus der Stadt heraushält?</p>	<p>Im Zuge der Planungen wurden Modelle geprüft, inwieweit der ÖPNV die Verbindung zwischen A 650 und Schuhmacher-Brücke ersetzen können. Dies geschah u.a. im Jahr 2011 durch das Gutachten FIRU / R+T. Beide Büros bestätigten die Annahme, dass auch bei massivem Ausbau des ÖPNV in der Region und der Stadt diese Verbindung für den Autoverkehr gebraucht wird, um Belastungen aus den Wohnquartieren herauszuhalten. Auch im Zuge der weiteren Planungen wurde überlegt, ob durch ÖPNV-Maßnahmen (die über den beschlossenen S-Bahn-Ausbau, den Ausbau der RHB und die Linie 10 hinausgehen) ein Teil der Fahrspuren überflüssig werden. Auch dies ist nicht der Fall, die langfristig rund 40000 Kfz pro Tag berücksichtigen deutschlandweite Prognosen zur Verkehrsentwicklung. Insofern ist die Straßenverbindung, auch ebenerdig notwendig für ein zukünftiges umfassendes Mobilitätskonzept. Hinweis auf Bibliothek Link : https://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/Machbarkeitsstudie_FIRU_21.04.2011_Gesamtbericht.pdf</p>	921
Online	<p>Gibt es einen Plan hinsichtlich der rush hour, oder werden wir uns selbst überlassen?</p>	<p>Selbstverständlich hat sich die Ingenieurgemeinschaft auch mit den Spitzenbelastungen während der rush-hour für die verschiedenen Varianten beschäftigt. Die entsprechenden Zahlen müssten im Gutachten sein und liegen den Verkehrssimulationen zu Grunde. Für die Verkehrsbelastungen bzw. Verlagerungen in der Spitzenstunde während der Bauzeit liegen meines Wissens keine Werte vor. Diese sollen erst dann ermittelt werden, wenn eine Entscheidung für eine Variante getroffen wird. Denn der Aufwand hierfür ist groß und der Bauablauf der einzelnen Varianten ist sehr unterschiedlich.</p>	915
Online	<p>In der BASF sind ca. 35.000 Mitarbeiter und vermutlich 5.000 Fremdfirmenmitarbeiter beschäftigt. Alle nutzen die Straßen der Stadt (Infrastruktur). Wird dies auch</p>		904

	weiterhin so sein oder verlegt das Unternehmen seine Aktivitäten zunehmend in andere Länder??		
Online	Um wie viele Minuten verlängert sich die STAUZEIT durch die ebenerdige Lösung??	Die Aussagen der Ingenieurbüros beziehen sich auf die Reisezeiten und nicht nur die Fahrzeiten. Die reine Fahrzeitverlängerung resultiert aus der unterschiedlich zulässigen Geschwindigkeit, Tempo 50 auf der Stadtstraße und Tempo 70 auf einer Hochstraße. Für den etwa 2 km langen Bereich ergibt sich dadurch eine theoretische Verlängerung der Fahrzeit um ca. 45 Sekunden bei der Stadtstraße. Zu dieser Verlängerung der reinen Fahrzeit kommen noch Warte- bzw. Verlustzeiten, die durch die Signalanlagen bedingt sind. Die Berechnung der Ingenieure aufgrund der Verkehrssimulation ergeben hierfür insgesamt bis zu 2 Minuten und 15 Sekunden. Insgesamt entsteht so eine Verlängerung der Reisezeit (Fahrzeit plus signalbedingte Verlustzeiten) um bis zu 3 Minuten.	899
4. Bürgerforum	Welche Auswirkungen auf öffentlichen Verkehr?	Die Stadt Ludwigshafen hat zusammen mit dem Verkehrsverbund VRN und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (ZSPNV) Untersuchungen beauftragt, die genau die gestellten Fragen beantworten sollen. So sind Fragen zu beantworten, auf welchen Strecken Taktverdichtungen möglich sind und ob vielleicht neue Linienführungen sinnvoll sind. Auch die Frage nach Park&Ride-Plätzen soll betrachtet werden. Der Untersuchungsraum bezieht sich dabei nicht nur auf die Stadt LU, sondern auf die gesamte Region. Grunddaten zu den Pendlerbeziehungen liegen im Rahmen des regionalen Verkehrsplanes vor, müssen jedoch gezielt im Rahmen der Untersuchung ausgewertet werden. Sollten sich dabei bzw. während der Bauzeit einzelne Maßnahmen als besonders positiv oder wirksam herausstellen, ist nicht auszuschließen, dass diese dann eine Dauerlösung werden könnten. Dies dürfte insbesondere dann der Fall sein, wenn in diese Maßnahme investiert worden ist und nicht nur eine betriebliche Maßnahme (z.B. Zusatzfahrten) war. Natürlich muss dann bewertet werden, ob die Maßnahme nach Ende der Bauzeit noch sinnvoll ist bzw. eine Nachfrage besteht.	67
4. Bürgerforum	Wo entsteht neuer Parkraum?	In Tiefgaragen und Parkhäusern.	103
4. Bürgerforum	Veränderungen der Parkmöglichkeiten --> neues Parkhaus: erste 0,5 Stunden weiterhin kostenlos? (Für Behördengänge)	Die konkrete Tarifgestaltung eines Parkhauses kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geplant werden.	115
4. Bürgerforum	Verändert sich Straßenbahn und Bus?	Siehe 67	184
4. Bürgerforum	zieht große Straße Verkehr aus kleinen ab?	Grundsätzlich ist es ein verkehrsplanerisches Ziel, den Verkehr auf entsprechend dimensionierten Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und	189

		damit das nachgeordnete Straßennetz zu entlasten.	
4. Bürgerforum	Wo bleiben 2-3 Fußgängerbrücken (auch Radfahrer) aber autofrei?	Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungen ist noch zu prüfen, ob ggf. durch Fußgängerbrücken die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ergänzt werden können.	196
4. Bürgerforum	Ist die Wiederinbetriebnahme des C-Tunnels im Strab-Bereich eine Alternative?	Dieser Stadtbahntunnel wird bei allen Varianten aufgegeben. Bei den Hochstraßenlösungen erfolgt dies bei der Umgestaltung des Umfeldes durch Änderungen der Erschließungsstraßen bzw. die neue mögliche Bebauung. Bei den Stadtstraßen muss die Haltestelle Danziger Platz schon beim Bau der Stadtstraße aufgegeben werden.	254
4. Bürgerforum	Passt vielleicht nicht zu diesem Thema, aber wirkt sich der Verkehr während der Bauzeit auf die Stadt Mannheim aus?	Durch die Baumaßnahme sind auch Auswirkungen auf die Stadt Mannheim zu erwarten. Z.B. entstehen durch eine Verlagerung der Verkehre auf die Konrad-Adenauer-Brücke andere Fahrtrouten in Mannheim. Je nach Baustellenphase könnte der Verkehr von Mannheim nach Westen z.B. auch teilweise beeinträchtigt werden, sodass nicht immer ein störungsfreier Abfluss des Verkehrs aus Mannheim gewährleistet werden kann.	299
4. Bürgerforum	Was bedeutet die ebenerdige Lösung für die Verkehrszeiten in Süd-Nord-Achse?	Auch bereits heute wird der Nord-Süd-Verkehr über Signalanlagen gesteuert. Heute kann der Verkehr zwar unter der Hochstraße durchfahren, jedoch werden z.B. die Einmündungen Bürgermeister-Grünzweig-Straße, Haveringallee, Jaegerstraße oder Heinigstraße schon signal geregelt.	489
4. Bürgerforum	Wie weit wird der Stadteil West Frankenthalerstr und die Rohrlachstr. Kreuzung Hohenzollernstr. Belastet mit dem Verkehr? Warum gibt es für uns keine separate Versammlungen, denn wir sind die Hauptstraßenbetroffenen. Wieviele Ampeln muss man einberechnen? Kosten?	Die Verkehrsbelastungen der genannten Straßen können den Dokumenten in der Bibliothek entnommen werden (z.B. Präsentationen in den Stadtratssitzungen). Die Ortsbeiräte des Stadtteils Nord als gewählte Vertreter der Bürger wurden in einer eigenen Sitzung informiert. Über die angebotenen Beteiligungsformate hatte jeder Bürger die Möglichkeit, sich einzubringen. Im Zuge der langen Stadtstraße sind insgesamt 6 Signalanlagen vorgesehen. Die Kosten sind in den Kostenschätzungen enthalten.	491
4. Bürgerforum	Verkehrsablauf während der Abriss- bzw. bauphase??	Im Rahmen der Vorplanung wurden nur erste Überlegungen für den Verkehrsablauf während der Bauzeit angestellt, die im Rahmen der weiteren Planungen je nach ausgewählter Vorzugsvariante noch vertieft werden müssen. Auf alle Fälle soll in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Fahrspur der B44 zur Verfügung stehen.	512
4. Bürgerforum	Ist Verkehrslärm auf Stadtstraße stärker als auf der Hochstraße. Wie fließt der Verkehr während der Bau-Phase?	Die Schallemissionen der Hochstraße sind aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h etwas höher als bei der Stadtstraße, die aufgrund der geringeren Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h eine 1- 2,5 dB (A) geringere Emission aufweist. Sowohl bei den Hochstraßenvarianten (mit	513

		<p>Lärmschutzwand) wie auch bei den Stadtstraßenvarianten ergeben sich auch aufgrund der unterschiedlichen Lage Bereiche, die dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besitzen. Im Falle der Stadtstraße sind dies im Gebäudebestand im wesentlichen die südlich liegenden Bereiche wie die randliche Bebauung der Jägerstraße, Ludwigs-Bertram und Benckiser-Str., die ohne eine Bebauung einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben. Im Falle der Hochstraße besteht ebenfalls ein Anspruch im Bereich Grünzweig- und Hartmann-Straße und ein Anspruch zusätzlich im Stadtteil West/ Deutsche Straße.</p> <p>So ist beispielsweise in den Nachtstunden im Bereich Deutsche Straße bei der Hochstraßenlösung mit einer höheren Lärmbelastung zu rechnen als bei der Stadtstraßenlösung. Im Bereich Benckiser-Str. ist die Belastung durch die Stadtstraße etwas höher als durch die Hochstraße.</p> <p>(beispielhaft Übersicht Anhang 4.6 und 7.6 sowie Tabellen im Anhang 8 des Lärmgutachtens)</p> <p>Im Rahmen der Vorplanung wurden nur erste Überlegungen für den Verkehrsablauf während der Bauzeit angestellt, die im Rahmen der weiteren Planungen je nach ausgewählter Vorzugsvariante noch vertieft werden müssen. Auf alle Fälle soll in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Fahrspur der B44 zur Verfügung stehen.</p>	
4. Bürgerforum	Wird die U-Bahn Strecke (stillgelegt) ganz beseitigt? Und Geisterbahnhof?	Dieser Stadtbahntunnel wird bei allen Varianten aufgegeben. Bei den Hochstraßenlösungen erfolgt dies bei der Umgestaltung des Umfeldes durch Änderungen der Erschließungsstraßen bzw. die neue mögliche Bebauung. Bei den Stadtstraßen muss die Haltestelle Danziger Platz schon beim Bau der Stadtstraße aufgegeben werden.	517
4. Bürgerforum	Sind Fußgängerbrücken über die Stadtstraße lang geplant?	Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungen ist noch zu prüfen, ob ggf. durch Fußgängerbrücken die Quermöglichkeiten für Fußgänger ergänzt werden können.	519
4. Bürgerforum	Was geschieht nach der Tieflegung mit den U-Bahn-Tunneln und dem Geisterbahnhof?	Dieser Stadtbahntunnel wird bei allen Varianten aufgegeben. Bei den Hochstraßenlösungen erfolgt dies bei der Umgestaltung des Umfeldes durch Änderungen der Erschließungsstraßen bzw. die neue mögliche Bebauung. Bei den Stadtstraßen muss die Haltestelle Danziger Platz schon beim Bau der Stadtstraße aufgegeben werden.	520
4. Bürgerforum	Wartezeit 40 sec/Ampel. Was ist mit den Abbrems- Anfahrtsphasen? Die Kosten Zeit, Sprit, Lärm	Bei der Berechnung der Fahrzeiten wurden die entsprechenden Brems- und Anfahrvorgänge entsprechend berücksichtigt. Bei den Lärmberechnungen finden Signalschaltungen durch einen sog. „Signalanlagen-Zuschlag“ Eingang in	527

		die Berechnungen.	
4. Bürgerforum	Wäre Straßenbahnausbau nicht sinnvoller zwecks Reduktion des Verkehrs?	Siehe 67	535
4. Bürgerforum	Stop and go Verkehr bei Stadtstraße? Auswirkungen?	Die Berechnungen zur Verkehrsqualität haben eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit ergeben, sodass Stauungen nur in Einzelfällen zu erwarten sind.	538
4. Bürgerforum	Warum keine Verkehrsverlagerung, Verkehrsvermeidung?	Die Planungen beruhen auf der Grundlage der heutigen Verkehrsmengen Aufgrund der Belastung des heutigen Verkehrsnetzes sind Verlagerungen auf andere Straßen nur noch bedingt möglich. Um zukünftig Verkehre zu vermeiden, bestehen Überlegungen, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu stärken und durch entsprechende Stadtentwicklung die notwendigen Wege zu reduzieren.	542
4. Bürgerforum	Was ist mit den Straßenbahnen 7 und 8 in der Bauphase? Unterschiede der Varianten! --> Variante 5-3 Jahre eingeschränkter Verkehr	Die Tunnelstrecke der Linie 7/8 wird grundsätzlich an der heutigen Stelle beginnen und nicht bis zur Gartenstraße verlängert. Die Bahngleise werden aber tiefer gelegt, die Tunneltröge werden angepasst und die neue Haltestelle Gartenstraße wird etwas in den Norden abrücken. Sollte die in der Visualisierung dargestellte Bebauung an der Ecke lange Stadtstraße/Rheinuferstraße realisiert werden, ist zu klären, wie die Stadtbahn unter dem Gebäude geführt bzw. in das Gebäude integriert werden kann. Die Konzepte für die Baustellenzeit können erst in den folgenden Planungsphasen detailliert werden.	550
4. Bürgerforum	Anbindung Mannheim?	Die Anbindung nach Mannheim ist bei allen Varianten weiterhin aus allen Richtungen gegeben.	552
4. Bürgerforum	Wie verlagert sich der Verkehr in andere Straßen?	Die Verkehrsverlagerungen bei den einzelnen Varianten können den Dokumenten in der Bibliothek entnommen werden (www.ludwigshafen-diskutiert.de z.B. Präsentationen in den Stadtratssitzungen).	593
4. Bürgerforum	was passiert bei einem Rückstau in der Stadt?	Grundsätzlich sind alle Varianten geeignet, um den Verkehr aufzunehmen. Sollte es bei den Stadtstraßenlösungen zu Verkehrsbehinderungen kommen, so wird ein Rückstau nicht in der Stadt entstehen, sondern im Vorlauf der ersten Signalanlagen Richtung A650 bzw. Kurt-Schumacher-Brücke.	598
4. Bürgerforum	Verkehrsaufkommen 2025 gleich zu heute?	Die angestellten Verkehrsprognosen wurden nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Sie basieren auf derzeit festzustellenden Trends und Entwicklungen z.B. des Verkehrsverhaltens, der Bevölkerungsentwicklung unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und der Migration sowie Entwicklungen im wirtschaftlichen Bereich. Dabei wurden sowohl entsprechende Prognosen des Bundes, des Landes als auch der Stadt berücksichtigt. Alle Prognosen gehen davon aus, dass in verdichteten Räumen	612

		bis etwa in Jahr 2020 noch leichte Steigerungen im Kfz-Verkehr zu erwarten sind. Danach ist bei annähernd gleich bleibender Bevölkerungszahl in der Region Ludwigshafen-Mannheim aber mit einem Rückgang auf das heutige Niveau ab etwa den Jahren 2025 bis 2030 zu rechnen. Über den Zeitraum nach 2030 werden die Prognosen naturgemäß unsicherer, jedoch wird bis ins Jahr 2050 mit einer weiteren Abnahme des Kfz-Verkehrs gerechnet. Aufgrund dieser Prognosen wurden für die Berechnungen die aktuellen Verkehrsmengen verwendet.	
4. Bürgerforum	Straßennutzung für Schwerlastverkehr zugelassen?	Als klassifizierte Straße (B44) ist die Nutzung für Schwerlastverkehr bei allen Varianten möglich.	613
4. Bürgerforum	Relevante Zahlen für die Straßenauslegung für Spitzenzeiten?	Die Tagesbelastung liegt im Querschnitt werktags bei ca. 40.000 Kfz/Tag. Im werktäglichen Berufsverkehr (Mo-Fr) liegt die stündliche Verkehrsspitze auf Höhe des Rathauses am Morgen bei ca. 3.400 Kfz/Spitzenstunde in Richtung Mannheim und ca. 950 Kfz/Spitzenstunde in Richtung Bad Dürkheim. Am Nachmittag liegt die Spitzenstunde bei ca. 2.600 Kfz/Spitzenstunde in Richtung Bad Dürkheim bei ca. 1.450 Kfz/Spitzenstunde in Richtung Mannheim. Diese Zahlen sind Grundlage des Entwurfs, dessen Leistungsfähigkeit nachgewiesen wurde.	617
4. Bürgerforum	werden die Fahrtzeiten bei allen vier Varianten länger und wenn ja warum?	Gegenüber der heutigen Situation verlängert sich die Fahrzeit insbesondere bei den Stadtstraßenlösungen, bedingt durch die niedrigere zugelassene Geschwindigkeit und die Signalanlagen. Auch bei den Hochstraßenlösungen sind für bestimmte Fahrtbeziehungen geringfügige Fahrzeitverlängerungen zu erwarten. Ursache hierfür ist, dass an den derzeit kreuzungsfreien Anschlussstellen Heinigstraße und am nördlichen Brückenkopf einzelne Verkehrsbeziehungen signal geregelt werden.	622
4. Bürgerforum	wäre es nicht sinnvoll Kreisverkehre statt Ampeln zu bauen? Es werden heute vielerorts Ampeln durch Kreisverkehre ersetzt.	Die Möglichkeit zur Ausbildung von Kreisverkehren wurde im Rahmen der Untersuchungen abgearbeitet. Die Ausbildung einer Knotenpunktsform steht in Abhängigkeit zu den jeweiligen Verkehrsmengen insgesamt sowie zu den einzelnen Verkehrsbeziehungen, d.h. wie viele Kfz woher kommen und wohin wollen. Daraus ergibt sich dann, ob auf eine Signalanlage verzichtet werden kann, ob eine Kreuzung signalisiert werden muss oder ob ein Kreisverkehr möglich ist. Darüber hinaus sind natürlich auch Aspekte der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen) und der Flächenverfügbarkeit zu berücksichtigen. Im Allgemeinen ist ein Kreisverkehr bis in eine Größenordnung von 20.000 bis 25.000 insgesamt zufahrenden Kfz pro Tag als leistungsfähig zu betrachten, wenn die Verkehrsströme einigermaßen gleich verteilt sind. Im Falle der Stadtstraße hat z.B. der Brücken-	623

		<p>kopf etwa 80.000 Kfz-Zufahrten am Tag, an der Einmündung der Bürgermeister-Grünzweig-Straße in die Stadtstraße ca. 55.000 Kfz-Zufahrten. Da die Verkehrsströme zudem stark richtungsbezogen sind, sind Kreisverkehre an diesen Stellen nicht funktionsfähig. Sie könnten rechnerisch nur dann den Verkehr abwickeln, wenn die Anzahl der Kreisfahrbahnen auf 3-4 Spuren erweitert werden würden. Neben diesem erheblichen Flächenbedarf im Innenstadtbereich bestehen dann auch erhebliche Bedenken hinsichtlich der Begreifbarkeit und der Verkehrssicherheit. Nicht unerwähnt bleiben sollten auch die großen Nachteile für die Fußgänger- und Radfahrerführung bzw. -querung, da ein signal geregelter Schutz am Kreisverkehr selbst bzw. in unmittelbarer Nähe nicht möglich ist. . Letztendlich können Kreisverkehr so die geforderte Leistungsfähigkeit nicht erzielen. Auch unter Berücksichtigung anderer Verkehrsarten und der städtebaulichen Aspekte wurden Kreisverkehre daher im Zuge der Variantenuntersuchungen bereits relativ frühzeitig ausgeschlossen.</p>	
4. Bürgerforum	wie klappt das Parken in LU vor allem wenn man von Außerhalb kommt wg. Wegfall von Parkplätzen?	<p>Siehe 103</p> <p>Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit insbesondere entlang der schienengebundenen Nahverkehrsstrecken an geeigneten Stellen Park- + Ride-Parkplätze auch außerhalb des Stadtgebietes von Ludwigshafen zu errichten oder zu ertüchtigen. Dies wird im auch Rahmen eines Gutachtens zum Thema ÖPNV untersucht werden.</p>	625
4. Bürgerforum	Wie sieht es mit der ÖPNV entlang dieser Trasse aus?	<p>Die Planungen sehen für alle Varianten vor, dass westlich des Rathauses weiterhin Bushaltestellen vorhanden sein werden. Im Zuge der weiteren Planungen wird noch in Abhängigkeit von der gewählten Variante zu prüfen sein, wo diese Haltestellen im Detail liegen und wie sie ausgestaltet sein werden. Die bestehenden Straßenbahnführungen bleiben bei allen Varianten grundsätzlich erhalten.</p>	626
4. Bürgerforum	Wo sind zukünftig Parkplätze? In der Stadt oder Außerhalb mit P und r?	Siehe 625	627
4. Bürgerforum	Was passiert mit den Parkplätzen?	Siehe 103	634
4. Bürgerforum	Wie wird die Verkehrsführung während der Baumaßnahmen? Wo fließt der Verkehr währenddessen?	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurden nur erste Überlegungen für den Verkehrsablauf während der Bauzeit angestellt, die im Rahmen der weiteren Planungen je nach ausgewählter Vorzugsvariante noch vertieft werden müssen. Auf alle Fälle soll in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Fahrspur der B44 zur Verfügung stehen. Verlagerungen sind insbesondere auf die Hochstraße-Süd zu erwarten. Durch eine großräumige Umleitung soll aber versucht werden, den Verkehr in der Stadt möglichst zu reduzieren.</p>	645

4. Bürgerforum	Wird der ÖPNV während der Bauzeit verstärkt?	Die Stadt Ludwigshafen hat zusammen mit dem Verkehrsverbund VRN und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (ZSPNV) Untersuchungen beauftragt, die genau die gestellten Fragen beantworten sollen. So sind Fragen zu beantworten, auf welchen Strecken Taktverdichtungen möglich sind und ob vielleicht neue Linienführungen sinnvoll sind. Auch die Frage nach Park&Ride-Plätzen soll betrachtet werden. Der Untersuchungsraum bezieht sich dabei nicht nur auf die Stadt LU, sondern auf die gesamte Region.	658
4. Bürgerforum	Geschätzte Fahrzeiten während der Bauzeit?	Für die Bauzeit wurden keine Fahrzeiten ermittelt. Durch die Baustelle sind aber Verkehrsbehinderungen zu erwarten, die je nach Bauphase unterschiedlich sein werden.	660
4. Bürgerforum	Problem der Verkehrsführung, Umleitung während der Bauzeit= droht den Städten zu MA das Verkehrschaos?	Im Rahmen der Vorplanung wurden nur erste Überlegungen für den Verkehrsablauf während der Bauzeit angestellt, die im Rahmen der weiteren Planungen je nach ausgewählter Zugvariante noch vertieft werden müssen. Auf alle Fälle soll in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Fahrspur der B44 zur Verfügung stehen. Durch die Baustelle sind aber Verkehrsbehinderungen zu erwarten, die je nach Bauphase unterschiedlich sein werden.	661
4. Bürgerforum	Wieviele Parkplätze entfallen bei der ebenerdigen Variante?	Siehe 103	665
4. Bürgerforum	Was wird auf der Mannheimer Seite zur Optimierung getan?	Die Stadt Ludwigshafen steht in engem Kontakt mit der Stadt Mannheim. Nach Vorliegen der konkreten Pläne wird es Gespräche mit der Stadt Mannheim geben, inwieweit Maßnahmen auf der rechtsrheinischen Seite zur Optimierung des Verkehrs beitragen können.	678
4. Bürgerforum	in wiefern wird ein Ausbau des ÖPNV im Zuge der Hochstraße/Stadtstraßen Lösung berücksichtigt?	Siehe 67	679
3. Bürgerforum	Wird das Busdepot während der Bauzeit beeinträchtigt?	Zum jetzigen Planungsstand (Vorentwurf) ist dies noch nicht untersucht worden. Bei der weiteren Planung wird darauf geachtet, dass der Betrieb des Busdepots weiter möglich ist und auch die Zufahrten gewährleistet werden.	689
3. Bürgerforum	Wie verläuft der Zugang (Fuß- & Radweg) zum Carl-Bosch-Gymnasium während der Bauzeit?	Zum jetzigen Planungsstand (Vorentwurf) ist dies noch nicht untersucht worden. Bei der weiteren Planung wird darauf geachtet, dass ein sicherer Zugang für Fußgänger und Radfahrer zum Carl-Bosch-Gymnasium gewährleistet wird.	691
3. Bürgerforum	Wie funktioniert die Zugsanbindung bei der Stadtstraße lang?	Die bestehenden Stadtbahnverbindungen und Haltestellen bleiben wie heute erhalten, es sind keine Änderungen zwingend erforderlich.	713
3. Bürgerforum	An welchen Stellen können die Fußgänger die Stadtstraßen queren? (Hemshof)	Im Zuge der Stadtstraße gibt es Querungsmöglichkeiten an der Einmündung der verlegten Heinigstraße, der Bürgermeister-Grünzweigstraße und am Europaplatz, jeweils als signalgeschützte Fußgängerquerung. Bei der kurzen Stadtstraße gibt es als Verlängerung der Prinz-	714

		regentenstraße eine weitere Querung am Nordeingang der Rathaus-Mall (wie heute). Bei der langen Stadtstraße wird diese durch eine signalgeregelte Querung ersetzt. Zudem ist bei der langen Stadtstraße eine zusätzliche signalgeregelte Quermöglichkeit an der Einmündung der Stadtstraße in die Rheinuferstraße vorgesehen.	
3. Bürgerforum	Sind auch Kreisverkehre statt Ampellösungen möglich?	Die Möglichkeit zur Ausbildung von Kreisverkehren wurde im Rahmen der Untersuchungen abgearbeitet. Die Ausbildung einer Knotenpunktform steht in Abhängigkeit zu den jeweiligen Verkehrsmengen insgesamt sowie zu den einzelnen Verkehrsbeziehungen, d.h. wie viele Kfz woher kommen und wohin wollen. Daraus ergibt sich dann, ob auf eine Signalanlage verzichtet werden kann, ob eine Kreuzung signalisiert werden muss oder ob ein Kreisverkehr möglich ist. Darüber hinaus sind natürlich auch Aspekte der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen) und der Flächenverfügbarkeit zu berücksichtigen. Im Allgemeinen ist ein Kreisverkehr bis in eine Größenordnung von 20.000 bis 25.000 insgesamt zufahrenden Kfz pro Tag als leistungsfähig zu betrachten, wenn die Verkehrsströme einigermaßen gleich verteilt sind. Im Falle der Stadtstraße hat z.B. der Brückenkopf etwa 80.000 Kfz-Zufahrten am Tag, an der Einmündung der Bürgermeister-Grünzweig-Straße in die Stadtstraße ca. 55.000 Kfz-Zufahrten. Da die Verkehrsströme zudem stark richtungsbezogen sind, sind Kreisverkehre an diesen Stellen nicht funktionsfähig. Sie könnten rechnerisch nur dann den Verkehr abwickeln, wenn die Anzahl der Kreisfahrbahnen auf 3-4 Spuren erweitert werden würde. Neben diesem erheblichen Flächenbedarf im Innenstadtgebiet bestehen dann auch erhebliche Bedenken hinsichtlich der Begreifbarkeit und der Verkehrssicherheit. Nicht unerwähnt bleiben sollten auch die großen Nachteile für die Fußgänger- und Radfahrerführung bzw. -querung, da ein signalgeregelter Schutz am Kreisverkehr selbst bzw. in unmittelbarer Nähe nicht möglich ist. Letztendlich können Kreisverkehre so die geforderte Leistungsfähigkeit nicht erzielen. Auch unter Berücksichtigung anderer Verkehrsarten und der städtebaulichen Aspekte wurden Kreisverkehre daher im Zuge der Variantenuntersuchungen bereits relativ frühzeitig ausgeschlossen.	715
3. Bürgerforum	Wie verläuft die Zufahrt zum Hauptbahnhof während der Bauphase? (Während der Bauphase wird die Anfahrt (Vorfahrt) zum Hbf. genutzt.)	Zum jetzigen Planungsstand (Vorentwurf) ist dies noch nicht untersucht worden. Bei der weiteren Planung wird darauf geachtet, dass die Zufahrten zum Hbf. gewährleistet werden.	716
3. Bürgerforum	Wie lange wird es dauern die Stadtstraße an der Bürgermeister-Grünzweig-Straße/	Die Stadtstraße hat insgesamt einschließlich Fahrbahnen und Mittelstreifen eine Breite von	717

	Heinigstraße zu überqueren? (zusätzliche Zeit)	ca. 29m. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4-5 km/h beträgt die reine Gehzeit zur Querung ca. 25 sec. Für eine Unterquerung der Hochstraße in kompletter Breite ist eine ähnlich reine Gehzeit anzusetzen. Im Falle der Stadtstraße kommen dazu aber noch Wartezeiten an der Signalanlage, die tages- und verkehrsabhängig auch unterschiedlich sein können. Da die detaillierten Signalprogramme erst in einer späteren Planungsphase erstellt werden, können derzeit nur grobe Angaben gemacht werden. Im Idealfall hat der ankommende Fußgänger sofort Grün, im ungünstigsten Fall schaltet die Ampel gerade auf Rot und es können so bis zu ca. 1,5 – 2 min Wartezeit entstehen, im Mittel dürfte die zusätzliche Zeit bei etwa 50-60 sec liegen.	
3. Bürgerforum	Wie soll der Verkehr durch die nötigen Querungen an den Knotenpunkten einer Stadtstraße fließen?	Die Signalanlagen sollen in der jeweiligen Hauptlastrichtung koordiniert werden, sodass der Kfz-Verkehr in Pulks im Rahmen einer „grünen Welle“ durch die Stadtstraße fahren kann. Die jeweilige Zuflussmenge wird dabei durch die erste Signalanlage zu Beginn der Stadtstraße bestimmt.	718
3. Bürgerforum	Gibt es ein Konzept zur Einbindung der Straßenbahn? Bleibt die Straßenbahnführung erhalten?	Die Straßenbahnführungen bleiben grundsätzlich erhalten. Offen ist derzeit noch die Frage, ob eine neue oberirdische Stadtbahnstrecke durch das Gebiet City-West möglich und sinnvoll ist. Weitere Informationen dazu unter: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page	719
3. Bürgerforum	Einbindung der Straßenbahn?	Die Straßenbahnführungen bleiben grundsätzlich erhalten. Offen ist derzeit noch die Frage, ob eine neue oberirdische Stadtbahnstrecke durch das Gebiet City-West möglich und sinnvoll ist. Weitere Informationen dazu unter: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page	720
3. Bürgerforum	Warum wird die Situation nicht genutzt, um Verkehrskonzepte zu verfolgen, die den Individualverkehr reduzieren?	Im Rahmen der Vorplanung wurden auch alternative Verkehrskonzepte diskutiert und untersucht. Diese hatten jedoch zum Ergebnis, dass solche Konzepte nicht in der Lage sein werden, soviel Kfz-Verkehr zu ersetzen, dass auf eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen A650 und Mannheim verzichtet werden kann. Ungeachtet dessen sollen auch wegen der Bauzeit möglichst hohe Kfz-Anteile dann auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. Entsprechende Untersuchungen werden noch angestellt.	722
3. Bürgerforum	Kann die Stadtstraßenlösung wirklich das Verkehrsaufkommen abfangen?	Ja, da wir bereits heute ebenerdige Straßen in Ludwigshafen haben, die ähnliche Verkehrsmengen bewältigen - so zum Beispiel der Kaiserwörthdamm, die Brunckstraße oder die Carl-Bosch-Straße in Ludwigshafen, die alle Verkehrsmengen von über 40.000 Kraftfahrzeugen pro Tag abwickeln. Dies ist in anderen Städten	723

		<p>wie zum Beispiel Mannheim Normalität, wo über den Luisenring oder die Bismarckstraße ebenerdige Innenstadtverkehre in solchen Größenordnungen organisiert werden. Und selbst in den Spitzenstunden, also während des Berufsverkehrs morgens zwischen 7.30 und 8.30 Uhr und abends zwischen 16.30 und 17.30 Uhr, bescheinigen die Fachleute der ebenerdigen Stadtstraße anhand einer konkreten Verkehrssimulation einen noch stabilen Verkehrsfluss. Das heißt, die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität im Berufsverkehr sind noch ausreichend.</p> <p>(Siehe dazu auch: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n362)</p>	
3. Bürgerforum	Ist eine Radweg- bzw. Fußwegverbindung vom Hemshof zur City möglich?	Entsprechende Verbindungen sind möglich.	725
3. Bürgerforum	Wird des am Hauptbahnhof Ludwigshafen eine bessere Anbindungen zum Mannheim Hbf. bzw. zum Fernverkehr geben? Dies wäre durch längere Bauzeiten und durch längere Fahrzeiten der gebauten Lösungen notwendig.	Die Stadt Ludwigshafen hat zusammen mit dem Verkehrsverbund VRN und dem für den Zugverkehr verantwortlichen Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (ZSPNV) eine Untersuchung beauftragt, die die gestellten Fragen beantworten soll. So sind Fragen zu beantworten, auf welchen Strecken Taktverdichtungen möglich sind und ob vielleicht neue Linienführungen sinnvoll sind.	726
3. Bürgerforum	Welche Einschränkungen ergeben sich durch den Baustellenverkehr? (auch beim Rückbau)	<p>Da eine Entsorgung des Abbruchmaterials nicht vor Ort erfolgen kann, muss dieses mit LKWs abtransportiert werden. Dies geschieht unter Nutzung der von den Sperrungen nicht betroffenen Routen (Es wird gewährleistet, dass immer eine Spur pro Fahrtrichtung auf der Hochstraße Nord zur Verfügung steht!). Ob ein Abtransport über den Rhein mit Schiffen möglich ist, wird im weiteren Planungsprozess geprüft.</p> <p>Es wird zu Verkehrsbeeinträchtigungen, Lärm, Staub und allem, was zu einer Großbaustelle gehört, kommen. Autofahrer müssen sich auf längere Umleitungsstrecken und Fahrzeiten einstellen, um der Großbaustelle aus dem Weg zu gehen. Wer nicht möchte oder nicht kann, muss sich auf Verkehrsstaus im Bereich der Großbaustelle vor allem in den Berufsverkehrszeiten einstellen. Deshalb ist es wichtig, bei der Beurteilung der Varianten die unterschiedliche Dauer von Bauzeiten mit einzubeziehen.</p> <p>(Siehe dazu auch: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n376)</p>	727
3. Bürgerforum	Reduktion des Verkehrs durch besseren ÖPNV?	Im Rahmen der Vorplanung wurden auch alternative Verkehrskonzepte diskutiert und untersucht. Diese hatten jedoch zum Ergebnis, dass solche Konzepte nicht in der Lage sein werden, soviel Kfz-Verkehr zu ersetzen, dass auf eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen	729

		<p>A650 und Mannheim verzichtet werden kann. Ungeachtet dessen sollen auch wegen der Bauzeit möglichst hohe Kfz-Anteile dann auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. Entsprechende Untersuchungen werden noch angestellt</p> <p>Die Stadt Ludwigshafen hat zusammen mit dem Verkehrsverbund VRN und dem für den Zugverkehr verantwortlichen Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (ZSPNV) eine Untersuchung beauftragt, die die gestellten Fragen beantworten soll. So sind Fragen zu beantworten, auf welchen Strecken Taktverdichtungen möglich sind und ob vielleicht neue Linienführungen sinnvoll sind.</p>	
3. Bürgerforum	Ist ein Radweg über dem Gleiskörper möglich? (Bei der Stadtstraßenlösung/ Westliche Richtung)	Ein Radweg ist aufgrund der fehlenden Verknüpfungen am Ende der Brücke sowie der fehlenden Netzfunktion für das gesamtstädtische Radwegenetz nicht vorgesehen.	730
3. Bürgerforum	Wie wird sich die geplante Randbebauung im weiteren Bereich des Brückenkopfes auf das Stadtklima auswirken? (Klimawirkung)	Bei den vorliegenden Gutachten zu den Themen Lärm und Lufthygiene wurden bereits die maximal möglichen Randbebauungen eingerechnet. Die relevanten Feinstaub- und Stickstoffdioxidkonzentrationen unterschreiten die gesetzlichen Grenzwerte, so dass grundsätzlich eine Bebauung möglich ist. Die Auswirkung einer Bebauung auf das Stadtklima wird im Rahmen eines Bebauungsplanes für eine zukünftige Bebauung geprüft werden.	733
3. Bürgerforum	Stadtstraße lang: Wie ist die Trassenführung der Straßenbahn nach Mannheim (Linie 6) geplant?	Die Trassenführung der Straßenbahn nach Mannheim bleibt im Wesentlichen unverändert.	735
3. Bürgerforum	Stadtstraße lang: Wird die Durchquerung für Anwohner des Europaplatzes schlechter?	Für Fußgänger wird die Querung der Stadtstraße in Höhe des Europaplatzes bei beiden Stadtstraßenvarianten mit einer Fußgängerampel ermöglicht werden. Dies stellt im Vergleich zu der heutigen Situation, bei der der Fußgänger gegenüber dem Autoverkehr generell bevorrechtigt ist (Zebrastreifen), eine gewisse Qualitätseinbuße dar, da man ggf. zunächst auf eine Grünphase der Ampel warten muss. Diese Einschränkung gilt auch für die bei der Variante „Stadtstraße lang“ signalgeregelte Querungsmöglichkeit in Höhe der Prinzregentenstraße. Zudem ist bei der langen Stadtstraße eine zusätzliche signalgeregelte Querungsmöglichkeit an der Einmündung der Stadtstraße in die Rheinuferstraße vorgesehen. Grundsätzlich sind Ampeln aber auch sicherer als Zebrastreifen.	739
3. Bürgerforum	Kann die Hochstraße für Fußgänger und Radfahrer erhalten werden?	Der Erhalt der Hochstraße für Fußgänger und Radfahrer ist aus mehreren Gründen nicht sinnvoll. So müssten weitere technisch aufwändige Zu-/Aufgänge/-fahrten zur Hochstraße geschaffen werden, um die, für eine solche Nutzung zudem überdimensionierte Trasse, vernünftig an das bestehende Fuß- und Radwegenetz anzubinden. Weiterhin würde die	760

		unbefriedigende Situation unter der Hochstraße erhalten bleiben (Stichwort Angsträume) und der auch für einen Fuß-/Radweg aus der Verkehrssicherungspflicht begründete Unterhalt des Ingenieurbauwerks, würde weiterhin den städtischen Haushalt belasten. Nicht zuletzt würde auch der großflächige Bereich der Hochstraßentrasse weiterhin nicht für bauliche und sonstige neue Nutzungen zur Verfügung stehen.	
3. Bürgerforum	Was wird aus der Verbindung zwischen dem Rathauscenter und der Prinzregentenstraße?	Lediglich bei der Variante "Stadtstraße lang" würden sich an der heutigen Fußwegeverbindung zwischen dem Rathaus-Center und der Prinzregentenstraße Veränderungen ergeben. In diesem Falle ist aber weiterhin eine ebenerdige Querungsmöglichkeit der Stadtstraße für Fußgänger vom verkürzten Rathaus-Center in die Prinzregentenstraße vorgesehen, welche mit einer Fußgängerampel abgesichert ist. Zudem ist bei der langen Stadtstraße eine zusätzliche signalgeregelte Querungsmöglichkeit an der Einmündung der Stadtstraße in die Rheinuferstraße vorgesehen.	763
Online	Was passiert mit den Parkdecks des Rathauscenters?	Es ist zu unterscheiden zwischen dem Parkhaus des Rathaus-Centers und dem angegliederten Parkdeck auf der nördlichen Rathaus-Mall. Bei den Varianten "Hochstraße neu" und "Hochstraße versetzt" bleibt das Parkdeck unverändert. Bei der Variante "Stadtstraße kurz" bleibt das Parkdeck erhalten; die Zahl der Parkplätze dort wird jedoch um 240 reduziert. Bei der Variante "Stadtstraße lang" wird das Parkdeck zusammen mit dem nördlichen Teil der Rathaus-Mall abgerissen. Bei allen Varianten bleibt das Parkhaus des Rathaus-Centers erhalten.	3561
Online	Ist es richtig, dass die Straßenbahnstrecke vom Rathauscenter Richtung Hemshofstraße ein Stück länger bis etwa zur jetzigen Haltestelle Gartenstraße unterirdisch geführt wird.? Oder ist die Zeichnung/Planung in diesem Punkt noch nicht ganz zu Ende gedacht? Wie wird der ÖPNV auf dieser Strecke während der Bauzeit ersetzt? Neben Busersatzverkehr auch über die Linie 10, die über Friesenheim Mitte weiter nach Oppau verlängert wird?	Die Tunnelstrecke der Linie 7/8 wird grundsätzlich an der heutigen Stelle beginnen und nicht bis zur Gartenstraße verlängert. Die Bahngleise werden aber tiefer gelegt, die Tunneltröge werden angepasst und die neue Haltestelle Gartenstraße wird etwas in den Norden abrücken. Sollte die in der Visualisierung dargestellte Bebauung an der Ecke lange Stadtstraße/Rheinuferstraße realisiert werden, ist zu klären, wie die Stadtbahn unter dem Gebäude geführt bzw. in das Gebäude integriert werden kann. Die Konzepte für die Baustellenzeit können erst in den folgenden Planungsphasen detailliert werden. Deshalb sind derzeit keine konkreten Aussagen möglich. Grundsätzlich wird man aber bemüht sein, den Straßenbahnverkehr soweit wie möglich aufrecht zu erhalten und Sperrung auf das zwingend notwendige Maß zu beschränken. Bei Sperrungen sind sowohl Busersatzverkehre denkbar, aber auch eine geänderte Linienführung z.B. über Friesenheim ist in der Überlegung.	3767

Online	<p>Wie steht die Stadt zu dem Vorschlag, für eine Woche auf der Hochstraße Nord ganztägig in beiden Fahrtrichtungen Baustellenampeln mit der angedachten 90s-Taktung aufzustellen? Das wäre eine Generalprobe für den möglichen Verkehrsfluß auf der Stadtstraße. Bei der angekündigten minimalen Verzögerung des Verkehrsflusses sollte dies doch kein Problem darstellen und wäre (sofern erfolgreich!) ein gutes Argument für die Stadtstraße.</p>	<p>Die testweise Aufstellung einer Signalanlage als Baustellenampel ist nicht zielführend. Denn die heutige Streckencharakteristik und das fehlende Umfeld sind nicht mit der Situation einer zukünftigen Stadtstraße vergleichbar. Zudem sind bei einer Baustellenampel die optimierten Umlaufzeiten, die im Zuge der Stadtstraßenlösung vorgesehen sind, nicht umsetzbar. Denn wesentliche Parameter wie die Anbindung an den Verkehrsrechner oder die an die Verkehrsmenge angepasste Bemessung der Grünzeiten über Induktionsschleifen können dabei nicht abgebildet werden. Zudem zeigen praktische Beispiele, dass signalgeregelt Stadtstraßen solche Verkehrsmengen bewältigen können, wie die durchaus vergleichbaren Situationen am nördlichen (L523 - Brunckstraße) oder südlichen Stadteingang von Ludwigshafen (B44 - Kaiserwörthdamm).</p>	667
Online	<p>Hallo Moderationsteam, ich habe eine Frage bzgl. der Streckenführung südlich der Stadtstraße (betrifft Varianten "lang" und "kurz"). Ist während der Planung eine "direkte Verbindung" zwischen Heinigstraße und Bürgermeister Grünzweig Straße angedacht worden? Dies hätte m.E. den Vorteil, dass nur eine Ampelkreuzung statt zwei T-Kreuzungen mit Ampeln auf der Stadtstraße vorhanden wäre, was möglicherweise den Verkehrsfluss in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung begünstigen könnte. Besteht die Möglichkeit hierzu Kontakt mit den Planungsteams aufzunehmen? Eine 2D-Visualisierung meiner Idee würde ich den Teams gerne zur Verfügung stellen. Viele Grüße von "runter-mit-dem-ding"</p>	<p>Die Planungsgemeinschaft hat sich mit der Gestaltung der Knotenpunkte im Zuge der Stadtstraße intensiv auseinandergesetzt, auch mit einer Kreuzung, die eine direkte Verbindung zwischen Bürgermeister-Grünzweig-Straße und Heinigstraße ermöglicht. Die Berechnungen der Gutachter haben aber ergeben, dass die Ausbildung als Kreuzung im Gegensatz zur vorgeschlagenen Lösung mit zwei Einmündungen deutlich mehr Fahrstreifen erfordern würde, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrs aufrecht zu erhalten. Denn durch eine vierte Zufahrt muss eine zusätzliche Ampelphase geschaltet werden, wodurch die Grünzeiten der anderen Richtungen gekürzt werden müssen. Um dennoch die Leistungsfähigkeit zu erhalten, müssten im Zuge der Stadtstraße noch 4 (!) zusätzliche Fahrstreifen angelegt werden. Trotzdem wären dadurch keine Reserven mehr gegeben. Neben dem städtebaulichen Aspekt und dem Flächenverbrauch entstehen auch für Fußgänger sehr weite Wege, um die Stadtstraße zu queren. Eine Kreuzung ist daher weder verkehrlich noch städtebaulich zu empfehlen.</p>	630
Online	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, in den bisher gefundenen Unterlagen ersehe ich nicht die Verkehrsbelastungen der Sternstraße vor, während und nach der Bauzeit und die Angaben zur Veränderung in %. Können Sie mir sagen, wo ich diese finde oder mir die Zahlen zukommen lassen? Schon an dieser Stelle vielen Dank für Ihre Mühe. Mit freundlichen Grüßen Dieter Netter</p>	<p>Die Sternstraße nimmt in ihrer Verkehrsbelastung von West nach Ost ab. Im Bereich der 4-spurigen Verkehrsführung westlich der Erzberger Straße liegt diese bei ca. 17.000 Kfz/Tag, östlich liegt sie dann bei ca. 12.000 Kfz/Tag und am östlichen Ende vor der Brunckstraße bei ca. 6.000 Kfz/Tag. Aufgrund der Verkehrsprognose für 2025 wird sich an diesen Verkehrsmengen bei Beibehaltung einer Hochstraßenlösung nichts verändern. Im Falle einer Stadtstraßenlösung ergibt sich für die Sternstraße eine geringe Verkehrszunahme von etwa 200 Kfz/Tag. Die Verkehrsverlagerungen in der Baustellenzeit</p>	604

		hängen von den Bauabläufen ab, die je nach letztlich gewählter Vorzugsvariante unterschiedlich sind. So wird es Bauphasen geben, in denen mit keiner nennenswerten Mehrbelastung in der Sternstraße zu rechnen ist.. Nach derzeitigem Stand wird es aber auch Bauphasen geben, in denen eine Verkehrszunahme von bis zu 1.000 Kfz/Tag, überwiegend im westlichen Teil der Sternstraße, möglich ist. Diese Mehrbelastung wird sich etwa für die Dauer von drei Jahren ergeben.	
Online	Sehr geehrte Damen und Herren, die Variante einer "Stadtsraße Lang" setzt nach Ihren eigenen Angaben den Teilabriß des Rathaus-Centers voraus. dies betrifft dort sowohl den Parkplatzbereich, als auch einen nicht unerheblichen Teil des Centers selbst. Fragen deshalb: 1. Wieviele Parkplätze hat das Center jetzt? 2. Wieviele Parkplätze hat das Center nach einem Teilabriß? 3. Ist es baurechtlich zulässig das nach einem Teilabriß das Center incl. der dort auch angesiedelten Stadtverwaltung noch uneingeschränkt mit der reduzierten Zahl an Parkplätzen zu bgetreiben? 4. Ist das Weiterbetreiben des Centers - unabhängig vom rechtlich Zulässigen - mit der reduzierten zahl an Parkplätzen überhaupt darstellbar? Sollte Frage 3 oder 4 mit Nein zu beantworten sein, wie sieht dann die vorgesehene Lösung aus? Bernd Wiesinger	1) Das Center hat heute ca. 1.000 Parkplätze 2) Nach einem Teilabriss hätte das Center noch ca. 760 Parkplätze 3 und 4) In Gesprächen mit den Vertretern des Eigentümers bestand Einigkeit, bei einer Entscheidung zu Gunsten der langen Stadtstraße gemeinsam Konzepte zu entwickeln, die auch den Neubau/Ersatzbau von Verkaufsflächen einschließlich Parkplätzen beinhalten. Insofern ist weder die Verringerung von Verkaufsflächen noch die Reduzierung der Stellplatzzahl zwingende Folge einer langen Stadtstraße.	599
Online	Hallo, wie ist es denn eigentlich um den baulichen Zustand der B37 zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Bruchwiesenstraße bestellt? Ist hier absehbar, dass zukünftig weitere Sanierungen oder gar Neubauten anstehen? Kann garantiert werden, dass diese Verbindung bis zum Abschluss des geplanten Neubaus der Hochstraße Nord tatsächlich ohne Einschränkungen nutzbar ist? MfG H. Blount	Auch an der Hochstraße Süd, insbesondere im Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Südwest-Knoten, wurden erhebliche Schäden an den Brückenlagern, den Fahrbahnübergangskonstruktionen und an der Betonkonstruktion festgestellt. Dabei handelt es sich um Verschleißschäden, die bis zum Baubeginn der Hochstraße Nord behoben werden sollen. Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass während der Bauzeit an der Hochstraße Nord neue Schäden festgestellt werden, die behoben werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.	582
Online	sehr damen und herren, wie komme ich bei der variante stadtstrasse lang von der rheingaleri bzw. rheinuferstrasse auf die brück nach mannheim? mfg a. hoffmann	Auch bei der langen Stadtstraße gibt es eine Fahrverbindung von der Rheingalerie nach Mannheim. Von Süden von der Rheinuferstraße kommend muss man nach Unterfahrung der Hauptfahrbahn nach Mannheim nach links abbiegen, um über eine Rampe zur Brücke hochzufahren. Am besten nachvollziehbar bzw. verständlich wird dies, wenn man sich die Pläne für den Brückenkopf hier in der Bibliothek ansieht.	581
Online	Hallo, meine erste Frage bezieht sich auf bevorstehende Umleitungen: Wird es eine	Frage 1: Die Umleitungsstrecken für Pkw und auch Fußgänger sind für die einzelnen Varian-	579

	<p>Umleitung für Fußgänger ab Hauptbahnhof Richtung Hauptfriedhof bzw. Klinikum geben? Normal geht ja der Fuß- bzw. Radweg an der Lorientallee/K8 vorbei bis Valentin-Bauer-Straße / Rohrlachstraße. Und wie würde die Umleitung für PKW ab Hauptbahnhof aussehen? Meine zweite Frage bezieht sich auf Stadtpläne: Gibt es nach den Bauarbeiten einen aktuellen Stadtplan?</p>	<p>ten unterschiedlich. Auch ist die Dauer der einzelnen Bauphasen unterschiedlich. Bevor keine Entscheidung für eine der Varianten getroffen ist, können detaillierte Anfragen hierzu im Rahmen der Vorplanung noch nicht beantwortet werden. Allgemein kann nur gesagt werden, dass versucht werden wird, die bestehenden Fußweg- und Fahrverbindungen weitgehend aufrecht zu erhalten bzw. sinnvolle Alternativen anzubieten. Frage 2: Es ist davon auszugehen, dass durch die wesentlichen Änderungen im Straßennetz eine Neuauflage des Stadtplanes erfolgen wird. Dies dürfte insbesondere bei einer Stadtstraßenlösung der Fall sein.</p>	
Online	<p>Ich wohne in Edigheim und benötige eine ungestörte Zufahrt über die Schumacherbrücke nach Mannheim und zurück. (Also nicht aus der Vorderpfalz über die bisherige Hochstraße.) Bei welcher Variante ist dies in der Bauphase gewährleistet? [Personenbezogene Daten wurden von der Moderation entfernt]</p>	<p>Der Brückenkopf der Kurt-Schumacher-Brücke wird in allen Varianten umgebaut werden müssen. Nach derzeitigem Planungstand soll bei allen Varianten während der Bauzeit eine Verbindung aus Norden in Richtung Mannheim möglich sein, ggf. über provisorische Bauwerke. Die Verkehrsführung am Brückenkopf für die Baustellenzeit muss aber noch detailliert betrachtet werden, wenn die Entscheidung für eine Variante getroffen ist. Je nach Ziel in Mannheim kann aber von Edigheim aus die Fahrt über die A6 und Mannheim-Sandhofen auch eine Alternative sein.</p>	574
Online	<p>Hallo, meine Frage bezieht sich auf die Aktualität von Navigationssystemen. Wie wird sichergestellt, dass während der langen Bauzeit die Navis bestehende Umleitungen und nach Ende der Bauzeit den neuen Straßenverlauf in ihren Updates erkennen?</p>	<p>Der Bereich "Stadtvermessung" der Stadt Ludwigshafen steht in Kontakt mit Herstellern für Navigationssoftware. In regelmäßigen Abständen werden Adressänderungen an sie weitergegeben. Es wäre also auch möglich - im Zuge der Bauarbeiten - neue Streckenführungen mitzuteilen. Es ist allerdings fraglich, wie schnell und regelmäßig diese Software aktualisiert wird und ob alle Hersteller abgedeckt werden.</p>	573
Online	<p>Nach den Plänen der 'Stadtstrasse lang' sieht es so aus, dass man von der Rheinuferstrasse von Süden kommend NICHT direkt auf die Kurt-Schumacher-Brücke auffahren kann. Liege ich hier richtig? Kann man nur mit einem gewaltigen Umweg auf die Brücke nach Mannheim?</p>	<p>Auch bei der langen Stadtstraße gibt es eine Fahrverbindung von der Rheingalerie nach Mannheim. Von Süden von der Rheinuferstraße kommend muss man nach Unterfahrung der Hauptfahrbahn nach Mannheim nach links abbiegen, um über eine Rampe zur Brücke hochzufahren. Am besten nachvollziehbar bzw. verständlich wird dies, wenn man sich die Pläne für den Brückenkopf hier auf der Plattform ansieht</p>	3642

Weiteres

Format	Frage	Antwort	CID
Online	Wird der Tunnel noch benutzt oder ist er einfach nur da? Hat man die Möglichkeit den Tunnel zurückzubauen geprüft?	der Tunnel wird ca. 24 mal am Tag genutzt. Es handelt sich um das Tunnelbauwerk für das "BASF-Gleis". Dieser Tunnel kreuzt die Bürgermeister-Grünzweig-Straße und verläuft unterhalb der Haveringallee in Richtung Osten und taucht ab der Höhe des Bunkers an der Rheinuferstraße wieder als offene Gleisstrecke auf. Ein Rückbau ist aufgrund der Auslastung ausgeschlossen und wurde nicht geprüft.	3226
Online	Sind die alten Träger wirklich marode?	Wir denken, dass mit "Träger" die Stützen gemeint sind, die den sogenannten "Überbau", auf dem die Autos fahren, tragen. Diese Stützen sind im allgemeinen noch in einem guten Zustand und könnten mit relativ geringem Aufwand zur Wiederverwendung bei dem Neubau ertüchtigt werden. Allerdings ist die Wiederverwendung nur bei der Variante "Hochstraße neu" möglich, bei der der Neubau - abgesehen vom Nordkopf - exakt in der alten Trasse erfolgt. Bei allen anderen Varianten weicht die neue Trasse von der alten ab, weshalb die vorhandenen Stützen hier nicht verwendbar sind. Die Variante "Hochstraße neu" hat unabhängig davon mit Abstand die längste Bauzeit (12,25 Jahre - trotz Wiederverwendung der Stützen). Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Kosten für alle Hochstraßenvarianten (Hochstraße neu mit Verwendung der alten Stützen, Hochstraße neu mit Erneuerung der Stützen und Hochstraße versetzt) mit rund 330 Mio EUR in derselben Größenordnung liegen,	3111
Online	Warum wird das [Anmerkung der Codierer: der bloße Abriss der Hochstraße] von vorneherein komplett ausgeschlossen?	Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "nur Abriss" nicht weiter verfolgt und auch keine Kosten dafür ermittelt.	3039
Online	Warum ersetzt man nicht einfach nur das defekte Stück?		3010
Online	Wer trägt die Verantwortung für den 3stelligen Millionenschaden, der durch den Ersatz der Hochstraße entsteht?	Die Schäden an der Hochstraße Nord liegen nicht an Versäumnissen Verantwortlicher. Unser Bestreben ist es daher nun, nach vorne zu blicken und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu erfahren, welcher Blickwinkel für die Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig ist. Dabei sollen alle die Möglichkeit erhalten, in die ganze Komplexität des Vorhabens einzutau-	2984

		chen und mit uns zu diskutieren. weitere Informationen zur Frage wieso in der Vergangenheit geeignete Instandsetzungsmaßnahmen scheiterten finden Sie im FAQ-Bereich https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n381	
Online	Wurde eigentlich eine Tunnellösung untersucht?	Hallo MHofen, die Variante Tunnel wurde geprüft und aus Kostengründen verworfen. Hierzu der entsprechende Beitrag in den FAQ: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n374	2969
Online	Gab es keine anderen Alternativen, z.B. eine, bei der im Westen die Straße etwa wie bei den Stadtstraßen geführt und dann wie die bestehende Hochstraße fortgeführt wird?	Tatsächlich wurde im Rahmen des Planungsverfahrens auch ein noch weiter nach Süden verlegter Trassenverlauf als der bei der Variante "Hochstraße versetzt" dargestellten Straßenführung, geprüft. Diese Hochstraße hätte dann einen ähnlichen Verlauf wie die Stadtstraße kurz genommen. Dieser Lösungsansatz wurde jedoch insbesondere aus städtebaulichen Gründen verworfen, da er einerseits durch das nahe Heranrücken der Hochstraße an die bestehende Bebauung auf der Südseite der Pasadenaallee/Heinigstraße und Jaegerstraße diese Nutzungen sowohl visuell als auch aufgrund der von der Straße ausgehenden Emissionen stark beeinträchtigt hätte. Andererseits wären auch die verbleibenden bzw. neu geschaffenen Flächen zwischen der Hochstraße und der BASF-Gleistrasse aufgrund ihres ungünstigen Zuschnittes nur sehr eingeschränkt für eine vernünftige bauliche Nutzung geeignet gewesen.	2527
Online	Was würde eine Stadtstraße mit kurzen Tunneln in den Kreuzungsbereichen in etwa (ausgedrückt in einer Zahl) kosten? Die Tunnel müssen ja nicht tief sein, man kann die drüber liegende Trasse auch etwas anheben. Also eine Kombi aus Tunnel und Brücke	Wir können Ihnen für eine Untertunnelung der Stadtstraße in den Kreuzungsbereichen keine Kostenschätzung benennen. Die Überprüfung wurde bereits vorher abgebrochen, da keine brauchbare Lösung herangezogen werden kann. Es befindet sich beispielsweise unterhalb der Bürgermeister-Grünzweig-Straße ein Tunnel. Diesen zu unterqueren bedarf einer langen Rampe, diese wäre unter Verwendung der erforderlichen Entwurfparametern nicht mehr brauchbar, insbesondere im Hinblick der vorhandenen Flächensituation.	2508
Online	Ich würde gerne eine kostenschätzung für eine Stadtstraße mit Untertunnelung der Kreuzungsbereiche haben, nicht der Bahnanlagen. Desweiteren wünschte ich mir eine Schätzung in einer Zahl und nicht nur pauschal "zu teuer"; den pauschal zu teuer ist theoretisch jede der vorgestellten Varianten.	Wir können Ihnen für eine Untertunnelung der Stadtstraße in den Kreuzungsbereichen keine Kostenschätzung benennen. Die Überprüfung wurde bereits vorher abgebrochen, da keine brauchbare Lösung herangezogen werden kann. Es befindet sich beispielsweise unterhalb der Bürgermeister-Grünzweig-Straße ein Tunnel. Diesen zu unterqueren bedarf einer langen Rampe, diese wäre unter Verwendung der erforderlichen Entwurfparametern nicht mehr brauchbar, insbesondere im Hinblick der vorhandenen Flächensituation.	2496
Online	Kann die Stadtverwaltung oder die pla-	In den FAQ steht ein Eintrag zu einer möglichen	2489

	nende Ing.-gemeinschaft abschätzen was eine Stadtstraße mit kurzen Tunneln in den jeweiligen Kreuzungsbereichen (nach Möglichkeit mit Nennung einer Zahl) kosten würde?	Tunnel-Lösung: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n374 Ich hoffe, ich konnte Ihnen weiterhelfen	
Online	Trägt irgendwer dafür die Konsequenzen? Also ich meine, von den Verantwortlichen - nicht von uns Bürgern...	unser FAQ-Bereich gibt Ihnen eine Antwort auf die Frage, wieso in der Vergangenheit geeignete Instandsetzungsmaßnahmen scheiterten: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n381	2023
Online	Mein Satz bezog sich auf die FAQs: dort steht m.E. nicht, warum kurze Untertunnelungen von Ampelkreuzungen nicht möglich sind	Die Teiluntertunnelung im Bereich von Einmündungen (z.B. Bürgermeister-Grünzweig-Straße und Heinigstraße) wurde untersucht, wurde aber aus verschiedenen Gründen (hohe Kosten, Konflikte mit dem unterirdisch verlaufenden BASF-Gleis, städtebauliche Gründe) nicht weiter verfolgt.	1919
Online	Waren Anfang 80er nicht noch Brückentpfeiler an der B9 in der Landschaft gestanden um solch eine Brücke bei Altrip zu bauen?		1909
Online	Welche sonstigen Varianten sind warum weggefallen?	Es wurde eine Vielzahl von weiteren Varianten untersucht, die aber letztlich aus den verschiedensten Gründen (z.B. Kosten, Leistungsfähigkeit, örtliche Randbedingungen) nicht weiter verfolgt werden konnten. Eine umfassende Darstellung aller untersuchten Varianten ist nicht verfügbar. Einen guten Eindruck von den untersuchten Varianten geben die Dokumente, die in der Bibliothek (https://ludwigshafen-diskutiert.de/bibliothek) eingestellt sind.	1808
Online	Gibt es ein regionales Verkehrskonzept? Auf die Region um Ludwigshafen/Mannheim übertragen stellt sich die Frage, ob eine Brücke im Süden (B9 zur B36 bei Rheingönheim) nicht zusammen mit der Autobahnbrücke im Norden Verkehr "herumführen" kann?	Für die regionale Verkehrsplanung liegt die Zuständigkeit beim Verband Region Rhein Neckar (VRRN). Im derzeit in Aufstellung befindlichen Regionalplan werden auch die Aspekte der regionalen Verkehrsplanung eingearbeitet. Hierzu einige hilfreiche Links: http://www.m-r-n.com/fileadmin/user_upload/VRRN/ERP_2013/Regionalplantext_Vorlage-Genehmigung.pdf http://www.m-r-n.com/start/regionalplanung-und-entwicklung/regionalplanung/fachthemen/verkehr/verkehrsentwicklung.html http://www.m-r-n.com/start/regionalplanung-und-entwicklung/regionalplanung/fachthemen/verkehr.html Eine weitere Information, die wir Ihnen empfehlen, ist das Gutachten der IHK-Pfalz "Volks- und regionalwirtschaftliche Wirkungen einer weiteren Rheinquerung südlich Ludwigshafen" http://www.pfalz.ihk24.de/linkableblob/luihk24/standortpolitik/Verkehr_und_Logistik/downloads/1010058/.4./data/Kurzfassung-data.pdf In der Bibliothek befindet sich zudem das Doku-	1802

		ment "Ausschussvorlage-Hauptausschuss_9-5-2011.pdf". Auch dieses Dokument behandelt das Thema "Dritte Rheinquerung bei Altrip" und ist eine Art Zusammenfassung aller Gutachten.	
Online	<p>Sie schreiben, dass zum Baubeginn ein zulässiges Gesamtgewicht von 24 Tonnen in Deutschland galt. Da könnte Ihnen ein Fehler unterlaufen sein, denn bei Wikipedia (den Link füge ich an) kann man nachlesen, dass seit dem 1. Mai 1965 38 t Gesamtgewicht zulässig waren. Es kann natürlich sein, dass die Straße für die von ihnen genannte Belastungsgrenze gebaut wurde, nach Wikipedia waren das aber nicht die gesetzlichen Bestimmungen (Richtlinie 85/3 EWG die StVZO). http://de.wikipedia.org/wiki/Nutzfahrzeug/Ma%C3%9Fe_und_Gewichte#1960_bis_1965_-_Lockerung_in_Anbeacht_der_zuk.C3.BCnftigen_EWG</p>	<p>Sie haben recht. Das zulässige Gesamtgewicht von 24 Tonnen galt in der Zeit von 1956 bis 1960. Deshalb heißt es in den FAQ auch: "Zudem ist nicht nur die Zahl der Schwerlastverkehre gegenüber den 1970er- und 1980er-Jahren gestiegen, sondern auch das zulässige Gewicht für LKW: Dieses hat sich von 24 Tonnen im Jahr 1956 auf nunmehr 44 Tonnen fast verdoppelt." Zum Zeitpunkt des Baubeginns der Hochstraße Nord galt tatsächlich ein zulässiges Gesamtgewicht von 38 Tonnen. Bei der Beurteilung der Tragfähigkeit der Brücken darf man sich jedoch nicht auf die Betrachtung der zulässigen Gesamtgewichte beschränken. Vielmehr werden für die Bemessung von Brücken Lastmodelle zugrunde gelegt, bei denen versucht wird, die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse durch "Ersatzlasten" bei der statischen Berechnung zu berücksichtigen. Diese Lastmodelle werden seit der Bauzeit der Hochstraße Nord unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung ständig weiter entwickelt mit der Folge, dass die rechnerischen Tragfähigkeitsreserven bei bestehenden Brücken zurück gehen. Dabei wird auch berücksichtigt, dass die zulässigen Gesamtgewichte mehr als früher voll ausgenutzt und nicht selten illegalerweise überschritten werden und der Anteil genehmigungspflichtiger Schwertransporte (bei denen die zulässigen Gewichte aus der Straßenverkehrszulassungsordnung überschritten werden) ansteigt.</p>	1722
Online	<p>von dem Wort 'Pfusch am Bau' war bisher nicht die Rede. Wenn man in den FAQ aber liest, dass (Zitat) 'ungeeignete Spannstähle' benutzt wurden, was ist das dann? Und wenn die Hochstrasse deswegen so wenig belastbar war, warum hat man die Lasten der Fahrzeuge nicht begrenzt. In der STVO gibt es dazu die entsprechenden Schilder. Hat das jemand verhindert oder ist das niemand eingefallen?</p>	<p>Die Stadt Ludwigshafen ist als Baulastträger der Bundesstraße 44 im Stadtgebiet verpflichtet, die Befahrbarkeit für alle nach der Straßenverkehrszulassungsverordnung erlaubten Fahrzeuge zu gewährleisten. Lediglich eine vorübergehende Lastbeschränkung aufgrund des baulichen Zustands ist möglich. Davon hat die Stadt auch durch Einrichtung der LKW-Sperre auf der Kurt-Schumacher-Brücke in der Fahrtrichtung Mannheim - Bad Dürkheim Gebrauch gemacht. Erfahrungen zeigen, dass es nur durch die Einrichtung massiver Durchfahrtssperren für LKW möglich ist, solche Lastbeschränkungen durchzusetzen. Auch diese werden häufig missachtet und beschädigt. Die Stadt wendet für die Reparatur der Durchfahrtssperre auf der Kurt-Schumacher-Brücke jährlich etwa 300.000 EUR auf.</p>	1658
Online	<p>Mich würde interessieren ob mal in Mannheim nachgefragt wurde wie die</p>	<p>Es ist davon auszugehen, dass eine Bebauung von neu entstehenden Baufeldern erst nach</p>	1652

	Bürger damit zurecht kommen? Bei denen fließt der Verkehr ja auch ebenerdig durch die Stadt. Wann würden denn die Neubauten an der Stadtstraße lang entstehen? Erst wenn die aufgebaut sind wäre ja die Lärmbelastung wesentlich weniger. Gibt es da schon Pläne?	Fertigstellung einer Stadtstraße erfolgen wird, auch wenn die Projektentwicklungen und Planungen hierfür parallel zu den Planungs- und Straßenbauarbeiten erfolgen könnten. Deshalb wurde auch untersucht und erkannt, dass ohne Lärmschutzbebauung an einigen bestehenden Gebäuden Anspruch auf Lärmschutz besteht, der voraussichtlich in passiver Form erfolgen muss (Verglasung, Baustoffe, Lüftung). Um die notwendigen Maßnahmen ermitteln zu können, sind zuvor objektweise Untersuchungen erforderlich. Die Nutzungsideen, die hinter den städtebaulichen Testentwürfen stecken, legen zugrunde, dass entlang der Stadtstraße eine Schallschutzbebauung entsteht, in der überwiegend Büronutzungen und andere relativ lärmunempfindliche Nutzungen untergebracht werden können. Da es sich um Neubauten handelt, kann die Planung solcher Objekte entsprechend ihres Lärmschutzbedürfnisses konzeptionelle und technische Maßnahmen berücksichtigen (z.B. Grundrisszonierung, Verglasung, Lüftung, Baustoffe). Es wird nicht ausgeschlossen sein, dass auch entlang der Stadtstraße an der einen oder anderen Stelle z.B. in Obergeschossen Wohnungen angeboten werden, die nach den gleichen Prinzipien vor Lärm zu schützen wären	
Online	Wer will schon an so einer Straße wohnen? Warum ist es nicht möglich die Hochstraße rund 5 - 10m höher zu bauen?	Ingenieurtechnisch wäre es durchaus möglich, die Hochstraße 5m bis 10m höher zu bauen. Allerdings gäbe es Probleme im Bereich der Anschlussstellen, weil die Rampen von und zur Hochstraße erheblich länger sein müssten, um die größere Höhendifferenz zu überbrücken. Im Übrigen wären wegen den aufwändigeren Stützen und deren Gründung deutlich höhere Kosten zu erwarten.	1650
Online	Warum kann man denn bei der Abstimmung nicht auch die Möglichkeiten "Ersatzloser Abriss", "Stehenlassen, aber für den Verkehr sperren" oder "keine der angebotenen Möglichkeiten" ankreuzen? Angst vor unliebsamen Ergebnissen, mangelnde Kreativität oder zu geringes Vertrauen in die mündigen Bürger?	Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "nur Abriss" nicht weiter verfolgt und auch keine Kosten dafür ermittelt. Für weitere Informationen steht Ihnen der Bereich der FAQs zur Verfügung.	1617
Online	Wird es zu dem Thema der bevorzugten Variante eine Bürgerbefragung der Einwohner Ludwigshafens geben?		1600
Online	Wer entscheidet eigentlich am Ende darüber, welche Variante genommen wird. Wird hier überhaupt dann noch auf die Argumente der Bürger eingegangen, oder stehen hier zum Schluß doch nur die Interessen einiger weniger Investoren im	Die Stadtverwaltung Ludwigshafen will durch eine frühzeitige Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger die Grundlage legen, dass die Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden. Es ist Ziel der Stadtverwaltung, ihr Handeln transparent und nachvollziehbar zu	1562

	Vordergrund?	machen. Die abgegebenen Kommentare und eingegangenen Anregungen während des Beteiligungsverfahrens werden ausgewertet und fließen in die weiteren Diskussionen und Entscheidungen mit ein. Dann wird der Stadtrat darüber entscheiden, mit welcher Variante Ludwigshafen in Verhandlungen mit möglichen Fördergeldgebern eintritt. Weitere Informationen zur Bürgerbeteiligung und dem Entscheidungsprozess finden Sie in den FAQs.	
Online	Ist denn wirklich kein Tunnel machbar?	Ein Tunnel ist aus ingenieurtechnischer Sicht durchaus machbar. Deshalb wurde diese Variante auch einer eingehenden Prüfung unterzogen. Es zeigten sich gravierende Nachteile: z.B. hohe Baukosten, hohe Betriebskosten (Vorhaltung einer 24-Stunden-Überwachung durch eine Betriebsleitzentrale, Vorhalten einer Belüftungsanlage), Konflikte mit vorhandenen unterirdischen Anlagen (Stadtbahntunnel, Tunnel des sogenannten "BASF-Gleises" der Deutschen Bahn, Unterirdische Räume des Rathaus-Centers), schwierige Anbindung des Tunnels an die Kurt-Schumacher-Brücke (große Höhendifferenz). Deshalb wurde diese Variante letztlich verworfen	1452
Online	Warum bietet die WEG nicht direkt mehr Wochenendtermine an?	Gerne würden wir mehr Spaziergänge anbieten. Durch die erfreulich hohe Resonanz bei der Bürgerbeteiligung, auch im Internet, sind wir und unsere Fachingenieure inzwischen zeitlich mehr als ausgelastet. Die W.E.G. ist durchaus mit allen Kräften bemüht, Bürgerinnen und Bürger möglichst viele Informationen zur Verfügung zu stellen. Daher haben wir nun eine Broschüre „Spaziergang Hochstraße Nord“ aufgelegt, mit dessen Hilfe man sich selbst unter die Hochstraße Nord begeben kann. So können interessierte Bürgerinnen und Bürger sich auch unabhängig der geführten Touren ein direktes Bild von den Schäden sowie den neuen Perspektiven machen. https://ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/Fuehrer_Spaziergang-Hochstrasse-Nord.pdf	1426
Online	Wie alt ist denn das Rathaus und wie groß ist da eigentlich der Sanierungsbedarf? Hat das für den für den Rathaus-Turm schon mal jemand geprüft? Zeitgemäße Verwaltungsgebäude im Umfeld des Stadthaus Nord an der langen Stadtstraße... Warum eigentlich nicht?		1420
Online	Aber kann man den Rhein nicht als Transportweg nutzen ?	Leider sind die Brückenteile zwischen den Pfeilern viel zu schwer, um sie als Ganzes abzutransportieren. Deshalb müssen sie in Einzelteile zerlegt werden, deren Größe und Gewicht von den verfügbaren Transportmöglichkeiten abhängt. Der Abtransport über den Rhein ist eine Option, die im weiteren Planungsprozess	1372

		ernsthaft geprüft werden wird.	
Online	Warum wird eine 3. Rheinquerung in die Überlegungen nicht mit einbezogen	eine dritte Rheinquerung wird zurzeit nicht in Erwägung gezogen, siehe auch in den FAQ: https://ludwigshafen-diskutiert .	1340
Online	Der zitierte Link besagt, dass nicht genügend Geld vorhanden war und das es 5 Jahre von der Feststellung der Mängel bis zur Beantragung von Geldern gebraucht hat. Richtig? In der Rheinpfalz stand das aber mal ganz anders.	Dass für die Sanierung der seit 1988 festgestellten Mängel erst 1993 ein Zuschussantrag gestellt wurde, liegt daran, dass vorher aufgrund fehlender rechtlicher Rahmenbedingungen eine Förderung von Sanierungsmaßnahmen an Brücken nicht möglich war. Dass die Brücke abgerissen werden muss, ist aber nicht nur im Zustand der Brücke begründet, sondern auch in ihrer Konstruktion. So ist sie nicht für die heute zulässigen LKW-Lasten ausgelegt (zum Zeitpunkt des Baus waren 24 Tonnen Gesamtgewicht zulässig, heute 44 Tonnen). Aus heutiger Sicht ist die Betondeckung zu gering, die verwendeten Spannstähle ungeeignet und auch die Führung der Spannglieder ist problematisch. Das sind Erkenntnisse der letzten Jahrzehnte (d.h. nach dem Bau der Hochstraße), die per se bei der Herstellung des Bauwerks nicht Berücksichtigung finden konnten. Diese konstruktiven Mängel können am bestehenden Bauwerk nicht oder - wenn überhaupt - dann mit sehr hohen Kosten beseitigt werden. Von "Pfusch am Bau" kann nach den vorliegenden Erkenntnissen nicht die Rede sein.	1255
Online	n. Kosten werden nicht teurer, wie die hier diskutierten Möglichkeiten! Wie offen ist die Stadtspitze diese 5. Version [Anmerkung der Codierer: 3. Rheinquerung bei Altrip] mit in die öffentliche Diskussion aufzunehmen?		1231
Online	Warum wurden in der Vergangenheit nicht regelmäßig Instandhaltungsarbeiten durchgeführt????? Wären diese durchgeführt worden, wäre der Abriss wahrscheinlich nicht notwendig. Oder hat man das schlampig geplant und gebaut ?	Informationen, ob in der Vergangenheit nicht ausreichend Geld für den Unterhalt der Hochstraße investiert wurde, bieten Ihnen die FAQs auf dieser Seite: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n381	1202
Online	Ich habe in einer Präsentation gelesen, dass von einer "teilweisen Verschiebung der Stadtbahntunnel" die Rede ist. Könnten Sie dies eventuell etwas konkretisieren? Kommt es während der Bauzeit (egal bei welcher Variante) zu Beeinträchtigungen im Straßenbahnverkehr?	Stadtbahntunnel Linie 6 und 7/8: Die Straßenbahnstrecke der Linie 6 bleibt auch bei der langen Stadtstraße in der heutigen Lage. Die Tunnelstrecke der Linie 7/8 wird grundsätzlich an der heutigen Stelle beginnen und nicht bis zur Gartenstraße verlängert. Sollte die in der Visualisierung dargestellte Bebauung an der Ecke lange Stadtstraße/Rheinuferstraße realisiert werden, ist zu klären, wie die Stadtbahn unter dem Gebäude geführt bzw. in das Gebäude integriert werden kann. Ergänzend zur Linienführung der Stadtbahnen 7 und 8: Die Bahngleise werden tiefer gelegt die Tunneltröge werden angepasst und die neue Haltestelle Gartenstraße wird etwas in den Norden abrücken. Grundsätzlich soll während der Bauzeit das Straßenbahnsystem immer in Betrieb sein.	1184

		Man will ja, dass während der Bauzeit der ÖPNV intensiver genutzt wird. Die Einstellung der Straßenbahnlinien wäre hier kontraproduktiv. Es wird sich aber wohl nicht vermeiden lassen, dass in zeitlich eng begrenzten Zeiträumen für einzelne Arbeiten (z.B: Bau von Lerrgerüsten oder Abriss direkt über den Gleisen) die Straßenbahnlinien eingeschränkt sein werden. Diese Einschränkungen sollten sich aber nach Möglichkeit auf Wochenenden, nachts oder Ferien beschränken. Einzelheiten dazu können aber erst im Verlauf der weiteren Planungen genannt werden, wenn klar ist welche Variante realisiert wird und wie die Bauabläufe dann organisiert sind.	
Online	Wenn jetzt schon Geld in die Hand genommen wird, haben die Verantwortlichen schon an eine Tunnelvariante gedacht ?	Die Tunnellösung wurde aus Kostengründen verworfen: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n374	1125
Online	Ich frage mich, wie die Straßenbahntunnel bei der langen Stadtstraße verlaufen sollen. Fangen die Tunnel dann bereits an der Haltestelle "Gartenstraße" an? Leider werden die Stadtbahntunnel in keinem Artikel ausreichend erwähnt. Wie sieht es mit dem Tunnel der ehemaligen Straßenbahnlinie 12 aus? Wird dieser abgerissen?	Stadtbahntunnel der ehemaligen Linie 12: Dieser Stadtbahntunnel wird bei allen Varianten aufgegeben. Bei den Hochstraßenlösungen erfolgt dies bei der Umgestaltung des Umfeldes durch Änderungen der Erschließungsstraßen bzw. die neue mögliche Bebauung. Bei den Stadtstraßen muss die Haltestelle Danziger Platz schon beim Bau der Stadtstraße aufgegeben werden. Stadtbahntunnel Linie 6 und 7/8: Die Straßenbahnstrecke der Linie 6 bleibt auch bei der langen Stadtstraße in der heutigen Lage. Die Tunnelstrecke der Linie 7/8 wird grundsätzlich an der heutigen Stelle beginnen. Die Bahngleise werden tiefer gelegt die Tunneltröge werden angepasst und die neue Haltestelle Gartenstraße wird etwas in den Norden abrücken.	1069
Online	Es gibt viele Hochstrassen oder Brückenwerke aus Beton bei uns, aber sie ist die erste, die nach "relativ" kurzer Zeit wieder abgerissen werden muss. Warum? Welcher Beton oder welcher Umstand haben dazu geführt?	Die Fragen, die Sie in Ihrem Beitrag thematisieren, werden in unserem FAQ-Bereich beantwortet: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n368	1018
Online	Hat mal jemand gerechnet, was eigentlich der Abriss "pur" kostet?	Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "nur Abriss" nicht weiter verfolgt und auch keine Kosten dafür ermittelt.	941
Online	Wo waren die Verantwortlichen, die dem Stadtrat über den Zustand und späteren Folgen berichteten ? Wo wurden die Prioritäten gesetzt ? Wird oder wurde da auf Personelle Konsequenzen geachtet, oder geht das in alt gewohnter weise weiter?	Wo die Ursachen liegen zeigt die Antwort zum Beitrag vorher. Die Schäden an der Hochstraße Nord liegen nicht an Versäumnissen Verantwortlicher. Unser Bestreben ist es daher nun, nach vorne zu blicken und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu erfahren, welcher	935

		Blickwinkel für die Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig ist. Dabei sollen alle die Möglichkeit erhalten, in die ganze Komplexität des Vorhabens einzutauchen und mit uns zu diskutieren.	
Online	Die Bgm-Grünzweig-Straße und die Haveringallee haben einen Buckel, weil darunter der BASF-Tunnel verläuft. Bei den Stadtstraßenvarianten sieht alles ganz eben aus. Bisher wurde immer gesagt, das geht wegen der geringen Überdeckung nicht. Und nun? Wird der Tunnel abgesenkt?	Auch bei der Planung der neuen Verkehrswege musste der BASF-Tunnel berücksichtigt werden, da eine bauliche Veränderung bei diesem nicht vorgesehen ist. Das heißt: Die Straßen werden soweit angehoben, dass die erforderliche Überdeckung über dem BASF-Tunnel eingehalten ist.	934
4. Bürgerforum	Was ist mit der 3. RheinQuerung, was ist mit der Westtangente in MA?	<p>Die Möglichkeit einer dritten Rheinquerung wird zurzeit nicht betrachtet. Dafür gibt es mehrere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Planfeststellungsbeschluss zur Rheinquerung ist aufgehoben worden. • Die Maßnahme wurde bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen. • Gegen diese Rheinquerung gibt es erhebliche Widerstände aus der Region (Umwelt, Wirkung). • Sie ist mit ca. 1 Mrd. Euro Baukosten als Tunnel nicht finanzierbar. • Die Gutachten hierzu zeigen für die Hochstraßen in LU lediglich eine etwa zehnprozentige Entlastung. • Der Zeitpunkt für eine Realisierung - selbst wenn alle fachlichen Probleme gelöst werden würden - liegt weit später als die Fertigstellung der Baumaßnahme Hochstraße Nord. <p>(Siehe dazu auch: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n593)</p> <p>Eine Stadtbahnverlängerung in die Pfingstweide würde die ÖPNV-Anbindung der nördlichen Stadtteile an die Innenstadt von Ludwigshafen und Mannheim grundsätzlich verbessern. Die Entlastungswirkung wird aber nicht so hoch sein, als dass z.B. auf Fahrspuren auf einer Straßenverbindung zwischen A650 und Mannheim verzichtet werden kann. Es ist auch auf die hohen Investitionskosten einer solchen Maßnahme sowie die Zeitdauer für Planverfahren und Realisierung hinzuweisen, die eine solche Maßnahme nur langfristig ermöglichen würden. Eine Trasse für eine Stadtbahn in die Pfingstweide wird aber weiterhin freigehalten und in den Gesamtverkehrsplänen diese Option aufgeführt.</p> <p>Die Westtangente ist im Norden von Mannheim zur Entlastung der Bundesstraße 44 zwischen Autobahnanschlussstelle A6 in Mannheim-Sandhofen und Kurt-Schumacher-Brücke konzipiert. Die Realisierung und Finanzierung ist</p>	26

		ungewiss und auf den Seiten der Stadt Mannheim sind keine Unterlagen dazu (mehr) vorhanden. Regionale Verkehrsuntersuchungen zeigen zudem, dass die Westtangente keine verkehrlichen Auswirkungen auf die Hochstraße Nord haben wird.	
4. Bürgerforum	Warum gehört die Nord-Hochstraße der Stadt?	Bei der Hochstraße Nord handelt es sich zwar um eine Bundesstraße. Jedoch sind nach dem Bundesfernstraßengesetz bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern diese für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen zuständig. Insofern ist die Stadt Kostenträger für das Vorhaben "Hochstraße Nord". Bund und Land haben jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu fördern. Keinesfalls kann die Stadt Ludwigshafen alleine die Finanzierung stemmen.	27
4. Bürgerforum	Warum geben Sie die Hochstraße Nord nicht den Bund zurück als Autobahnzubringer?	Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage – nach dem Bundesfernstraßengesetz sind Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern Baulastträger auch für Bundesfernstraßen - und wurde deshalb vom Bund abgelehnt.	29
4. Bürgerforum	Warum stellen Sie die Hochstraße Nord nicht unter Denkmalschutz?	Die Hochstraße Nord erfüllt nicht die Kriterien des Denkmalschutzgesetzes Rheinland-Pfalz für ein Kulturdenkmal, weshalb sie nicht unter Schutz steht bzw. gestellt wird. Selbst wenn die Straße geschützt wäre, wäre ein Erhalt der Straße aufgrund ihres extrem schlechten Zustandes unzumutbar.	30
4. Bürgerforum	Wie werden einkommensschwache Bevölkerungsgruppen berücksichtigt?		145
4. Bürgerforum	Warum gibt es keinen Bürgerentscheid?	Für den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der langen Stadtstraße wird es ein förmliches Verfahren geben, bei dem eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschrieben ist. Die rheinland-pfälzische Gemeindeordnung regelt in Paragraph 17a, dass ein Bürgerentscheid nicht zulässig ist für „...Vorhaben, für deren Zulassung ein Planfeststellungsverfahren oder ein förmliches Verwaltungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich ist“.	193
4. Bürgerforum	Was kostet die Bürger so ein Bürgerforum?	Je nach Größe der Räumlichkeiten und Zahl der Teilnehmenden sind die Kosten unterschiedlich. Pauschal lässt sich das daher nicht beantworten. Ein Bürgerdialog, der unterschiedliche Zugänge zur Beteiligung ermöglicht, ist wertvoll für den Planungsprozess.	194
4. Bürgerforum	Wem verdanken wir die marode Hochstraße Nord?	Dass die Brücke abgerissen werden muss, ist nicht nur im Zustand der Brücke begründet, sondern auch in ihrer Konstruktion. So ist sie nicht für die heute zulässigen LKW-Lasten ausgelegt (zum Zeitpunkt des Baus waren 24 Tonnen Gesamtgewicht zulässig, heute 44 Tonnen). Aus heutiger Sicht ist die Betondeckung zu gering, die verwendeten Spannstähle ungeeignet und auch die Führung der Spannglieder ist problematisch. Das sind Erkenntnisse der letz-	200

		ten Jahrzehnte (d.h. nach dem Bau der Hochstraße) , die per se bei der Herstellung des Bauwerks nicht Berücksichtigung finden konnten. Diese konstruktiven Mängel können am bestehenden Bauwerk nicht oder - wenn überhaupt - dann mit sehr hohen Kosten beseitigt werden. Von "Pfusch am Bau" kann nach den vorliegenden Erkenntnissen nicht die Rede sein.	
4. Bürgerforum	Wer beschreibt die Plattform im Netz vor der WEG?	Die Plattform wird von einem Moderatorenteam und einem Autorenteam betreut. Das Autorenteam setzt sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung und der W.E.G. zusammen.	201
4. Bürgerforum	Gibt es Erhebungen nach Ortzugehörigkeit? (geordnet nach Stadtteilen?)	Bei der Anmeldung der Nutzer auf der Plattform und im 4. Bürgerforum wurde folgendes abgefragt: <ul style="list-style-type: none"> • Ich wohne in Ludwigshafen • Ich wohne nicht in Ludwigshafen • Ich wohne nicht in Ludwigshafen, habe aber meinen Arbeitsplatz in Ludwigshafen • Keine Angaben Die Ergebnisse sind im Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsarbeit nachzulesen (www.ludwigshafen-diskutiert.de)	312
4. Bürgerforum	Jemand hat mich gefragt, ob es nicht möglich wäre, statt Hochstraße eine Pylaubrücke zu bauen?	Eine Schrägseilbrücke (auch Pylonbrücke genannt) ist eine besonders aufwendige Konstruktion, die in erster Linie zur Überbrückung großer Stützweiten Verwendung findet. Es ist durchaus denkbar, eine solche Konstruktion für die Brücke über die Bahn vorzusehen. Die Vor- und Nachteile einer solchen Lösung sind im weiteren Planungsprozess zu untersuchen.	401
4. Bürgerforum	Kann seitliche Neubebauung parallel entstehen?	Die gleichzeitige Errichtung von Gebäuden während der Bauphase der Stadtstraße ist nur bedingt möglich, da diese Bebauung voraussichtlich sowohl verkehrstechnisch als auch ver-/entsorgungstechnisch an diese Straße angebunden werden muss und zudem die unmittelbar an die Stadtstraße angrenzenden Bereiche während der Bauphase zumindest teilweise für die Baustelleneinrichtung benötigt werden.	421
4. Bürgerforum	Wo bleibt die 3. Brücke? Wann?	Die Möglichkeit einer dritten Rheinquerung wird zurzeit nicht betrachtet. Dafür gibt es mehrere Gründe: <ul style="list-style-type: none"> • Der Planfeststellungsbeschluss zur Rheinquerung ist aufgehoben worden. • Die Maßnahme wurde bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen. • Gegen diese Rheinquerung gibt es erhebliche Widerstände aus der Region (Umwelt, Wirkung). • Sie ist mit ca. 1 Mrd. Euro Baukosten als Tunnel nicht finanzierbar. 	422

		<ul style="list-style-type: none"> • Die Gutachten hierzu zeigen für die Hochstraßen in LU lediglich eine etwa zehnprozentige Entlastung. • Der Zeitpunkt für eine Realisierung - selbst wenn alle fachlichen Probleme gelöst werden würden - liegt weit später als die Fertigstellung der Baumaßnahme Hochstraße Nord. <p>(Siehe dazu auch: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n593)</p> <p>Eine Stadtbahnverlängerung in die Pfingstweide würde die ÖPNV-Anbindung der nördlichen Stadtteile an die Innenstadt von Ludwigshafen und Mannheim grundsätzlich verbessern. Die Entlastungswirkung wird aber nicht so hoch sein, als dass z.B. auf Fahrspuren auf einer Straßenverbindung zwischen A650 und Mannheim verzichtet werden kann. Es ist auch auf die hohen Investitionskosten einer solchen Maßnahme sowie die Zeitdauer für Planverfahren und Realisierung hinzuweisen, die eine solche Maßnahme nur langfristig ermöglichen würden. Eine Trasse für eine Stadtbahn in die Pfingstweide wird aber weiterhin freigehalten und in den Gesamtverkehrsplänen diese Option aufgeführt.</p>	
4. Bürgerforum	Wo sind die unkonventionellen Ideen?	Eine wichtige und auch klar kommunizierte Vorgabe für die Planung war es, dass der Ersatzbau für die Hochstraße Nord verkehrlich leistungsfähig ist. Das ist Grundvoraussetzung, um Fördermittel zu erhalten. Außerdem ist das Vorhalten einer ordentlichen Infrastruktur von vitalem Interesse von Stadt und Region. Insgesamt wurden im Vorfeld der Beteiligung 21 Hauptvarianten mit 54 Untervarianten geprüft und etliche wieder ausgeschlossen. Nach Abschluss der Prüfung blieben vier Varianten übrig, die eben technisch machbar und verkehrlich leistungsfähig sind.	456
4. Bürgerforum	Warum gibt es kein Bürgerentscheid? Hat man Angst davor?	Siehe 193	457
4. Bürgerforum	Wurde die Varianten- Abriss ohne Wiederaufbau (keine Bauzeiten) geprüft?	Aus FAQ: Es wurde eingehend untersucht, ob auf die Straßenverbindung ganz verzichtet werden kann. Die Verkehrsmodelle zeigen eine so hohe Überlastung des übrigen Straßennetzes (insbesondere der Hochstraße Süd), dass ein Kollaps des Verkehrssystems zu erwarten wäre. Aus diesem Grund wurde die Variante "nur Abriss" nicht weiter verfolgt und auch keine Kosten dafür ermittelt.	459
4. Bürgerforum	Warum gibt es keinen Bürgerentscheid, wie in Stuttgart 21?	Siehe 193	515
4. Bürgerforum	Warum sollen 43 Stadträte (große Koalition) die Entscheidung treffen!? Was soll die Pfalzbauinfo!	Das politische System in Deutschland ist das einer repräsentativen Demokratie. Der Stadtrat hat am 24. März 2014 mit den Stimmen von SPD, CDU, Grünen und FWG für die Variante	516

		„Stadtstraße lang“ gestimmt. Das ist eine deutliche Mehrheit.	
4. Bürgerforum	Warum konnte die Hochstraße Ab. Süd saniert werden und Pylonbrücke, aber die Hochstraße Nord nicht.? Warum der Total Abriss?	Dass die Brücke abgerissen werden muss, ist nicht nur im Zustand der Brücke begründet, sondern auch in ihrer Konstruktion. So ist sie nicht für die heute zulässigen LKW-Lasten ausgelegt (zum Zeitpunkt des Baus waren 24 Tonnen Gesamtgewicht zulässig, heute 44 Tonnen). Aus heutiger Sicht ist die Betondeckung zu gering, die verwendeten Spannstähle ungeeignet und auch die Führung der Spannglieder ist problematisch. Das sind Erkenntnisse der letzten Jahrzehnte (d.h. nach dem Bau der Hochstraße), die per se bei der Herstellung des Bauwerks nicht Berücksichtigung finden konnten. Diese konstruktiven Mängel können am bestehenden Bauwerk nicht oder - wenn überhaupt - dann mit sehr hohen Kosten beseitigt werden. Die Hochstraße Süd ist eine ganz andere Konstruktion, bei der die o.g. konstruktiven Mängel nicht bestehen.	518
4. Bürgerforum	Warum dürfen wir nicht entscheiden?	Siehe 193	540
4. Bürgerforum	Wie kann die Bevölkerung verbindlich die Variante entscheiden?	Siehe 457	541
4. Bürgerforum	Stadtfestigkeit der Kurt Schumacher. Hält diese Brücke noch 50 Jahre?	Die Kurt-Schumacher-Brücke wird von der Stadt Mannheim unterhalten; die Kosten dafür teilen sich die beiden Städte. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die auf schwerwiegende Mängel an der Brücke hinweisen würden.	551
4. Bürgerforum	Wie lange hält die neue Hochstraße?	Für die Lebensdauer von Brücken wird im allgemeinen ein Zeitraum von 70 Jahren angesetzt.	570
3. Bürgerforum	Wie wird die Haltbarkeit der Brückenkonstruktionen im Vergleich zu den ebenerdigen Varianten beurteilt?	Bei Brückenkonstruktionen gehen Fachleute bei entsprechendem Unterhalt von einer Lebenszeit von rund 70 Jahren aus. Ebenerdige Straßen halten bei entsprechendem Unterhalt 35 Jahre. Danach ist jeweils eine grundlegende Erneuerung erforderlich. Diese ist bei Brückenbauwerken deutlich teurer als bei ebenerdigen Straßen. Auch die laufenden Unterhaltskosten sind bei Brücken wesentlich höher als bei Straßen.	686
3. Bürgerforum	Wo werden die Mitarbeiter der Kontraktoren während der Bauzeit untergebracht? (bzw. Bauunternehmer)	Zum jetzigen Planungsstand (Vorentwurf) ist dies noch nicht untersucht worden.	688
3. Bürgerforum	Warum halten die Brückenbauwerke über den Rhein auf der Seite der Stadt Mannheims länger als auf der Seite der Stadt Ludwigshafen?	Die Brückenbauwerke über den Rhein sind von der geplanten Erneuerung der Hochstraße Nord nicht betroffen. Der Zustand der Rheinbrücken ist auf Ludwigshafener und Mannheimer Seite nicht unterschiedlich. Im Übrigen werden beide Rheinbrücken auf gesamter Länge von der Stadt Mannheim unterhalten.	721
3. Bürgerforum	Warum zur Entlastung des Verkehrs nicht eine zusätzliche Rheinquerung nach Altrip	Die Möglichkeit einer dritten Rheinquerung wird zurzeit nicht betrachtet. Dafür gibt es	731

	<p>gebaut bzw. eine Straßenbahn nach Edigheim/Pfingsterwalde?</p>	<p>mehrere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Planfeststellungsbeschluss zur Rheinquerung ist aufgehoben worden. • Die Maßnahme wurde bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen. • Gegen diese Rheinquerung gibt es erhebliche Widerstände aus der Region (Umwelt, Wirkung). • Sie ist mit ca. 1 Mrd. Euro Baukosten als Tunnel nicht finanzierbar. • Die Gutachten hierzu zeigen für die Hochstraßen in LU lediglich eine etwa 10%-ige Entlastung. • Der Zeitpunkt für eine Realisierung - selbst wenn alle fachlichen Probleme gelöst werden würden - liegt weit später als die Fertigstellung der Baumaßnahme Hochstraße Nord. <p>(Siehe dazu auch: https://ludwigshafen-diskutiert.de/faq-page#t67n593)</p> <p>Eine Stadtbahnverlängerung in die Pfingstweide würde die ÖPNV-Anbindung der nördlichen Stadtteile an die Innenstadt von Ludwigshafen und Mannheim grundsätzlich verbessern. Die Entlastungswirkung wird aber nicht so hoch sein, als dass z.B. auf Fahrspuren auf einer Straßenverbindung zwischen A650 und Mannheim verzichtet werden kann. Es ist auch auf die hohen Investitionskosten einer solchen Maßnahme sowie die Zeitdauer für Planverfahren und Realisierung hinzuweisen, die eine solche Maßnahme nur langfristig ermöglichen würden. Eine Trasse für eine Stadtbahn in die Pfingstweide wird aber weiterhin freigehalten und in den Gesamtverkehrsplänen diese Option aufgeführt.</p>	
<p>3. Bürgerforum</p>	<p>Was wird aus dem Rathauscenter bei der Stadtstraße lang (Rewe...)? Muss die „Mall“ wirklich weg?</p>	<p>Die Realisierung der Variante "Stadtstraße lang" setzt voraus, dass der nördliche Teil des Rathaus-Centers abgerissen wird, da nur dann die Stadtstraße ebenerdig bis zur Rheinuferstraße geführt werden kann. Dies bedeutet, dass neben dem Wegfall der entsprechenden Ladenflächen in der Mall auch 240 Stellplätze (von etwa 1.000 Stellplätzen) im Parkhaus verlagert würden.</p> <p>Da das Rathaus-Center in unserer Innenstadt eine wichtige Funktion als Teil der City und zur Nahversorgung des Stadtteils Nord-Hemshof hat, wurden und werden die Gespräche zu den Auswirkungen des Abbruchs der Hochstraße sowie baulichen Veränderungen am Rathaus-Center mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin mit dem Ziel geführt, die Versorgungs- und Magnet-Funktion des Centers für die Innenstadt zu sichern. Dies ist auch der Grund, weshalb im Falle von baulichen Verän-</p>	<p>757</p>

		derungen am Center, Flächenkompensationen für wegfallende Verkaufs- und Stellplatzflächen im Bereich der Parkdecks berücksichtigt werden sollen. In die Gespräche mit den Eigentümern und der Center-Betreiberin werden deshalb alle denkbaren Lösungen einbezogen werden, ob es sich um Flächen im Westen oder Osten des Centers handelt, um Flächen im Erdgeschoss oder den Ebenen darüber. Wie die Lösung konkret aussehen wird und wie umfangreich bauliche Veränderungen am Rathaus-Center letztlich sein werden, soll nach der Entscheidung über die Vorzugsvariante im Einvernehmen zwischen Eigentümern, Betreiberin und Stadt vereinbart werden.	
Online	Das eine Hochstraße in 50-100 Jahren wieder neu gebaut werden muss ist reine Spekulation. Ich habe in den Dokumenten hier nichts gelesen, dass es so sein muss. Wie lange hält so eine Brücke mit modernen Baumaterialien?	Als theoretische Nutzungsdauer wird für die Unterbauten einer Brücke (das sind die Widerlager und Stützen) eine Nutzungsdauer von 100 Jahren, bei den Überbauten (das sind die "Brückentafeln", auf denen die Fahrzeuge fahren) von 70 Jahren angesetzt.	3630
Online	Warum hat die 20 Jahre ältere Hochstr.Süd wesentlich weniger Sanierungsbedarf als die Hochstr.Nord ??? Wurde bei der an Zement gespart		3880
Online	Hallo, warum ist eigentlich die Hochstraße Süd in einem besseren baulichen Zustand? Wenn ich mich nicht täusche ist diese früher gebaut worden als die Hochstraße Nord. Liegt es am Verkehr oder wurden andere Baumaterialien verwendet?	Die Hochstraße Süd wurde in den letzten 25 Jahren einschließlich der Pylonbrücke über den Hauptbahnhof bereits einer gründlichen Sanierung unterzogen. Insbesondere in dem zuerst sanierten Abschnitt zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Südwest-Knoten gibt es erneut Verschleißschäden, die noch vor dem Baubeginn in City West behoben werden sollen.	587