



Pilzhochstraße Ludwigshafen 4. Ergebnisse Schadensanalyse

Bauwerksuntersuchungen und ergänzende Baustoffuntersuchungen

- Abdichtung der Fahrbahnplatte ist undicht
 - Führt zu Chlordintrag (Salze) und damit Korrosion
 - Starke Korrosionsschäden in den Fugen
- Randkappen weisen altersbedingt Risse, Abplatzungen und lokale Betonausbrüche auf
- Untersicht des Bauwerks weist ebenfalls lokale Betonschäden (Risse, Abplatzungen) auf

KREBS + KIEFER

Sanierung der Hochstraße Süd Auswirkungen auf die Hochstraße Nord und die Stadtstraße

Dokumentation der achten Phase des Bürgerdialogs
zu einem koordinierten Planungsverfahren
für das Ludwigshafener Hochstraßensystem

Inhalt

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Ausgangslage | 4 |
| 2. | Ziele | 5 |
| 3. | Bürgerinformation und Bürgerdialog | 5 |
| 3.1 | Der Zeitstrahl zur Brücken- und Sanierungsgeschichte | 6 |
| 3.2 | Bürgerforum | 7 |
| 3.3 | www.ludwigshafen.de und www.ludwigshafen-diskutiert.de ... | 8 |
| 4. | Öffentlichkeitsarbeit | 10 |
| 5. | Medienarbeit | 10 |
| 6. | Beteiligung in Zahlen | 11 |
| 7. | Anlagen | 12 |
| 1 | Übersicht aller eingegangenen Fragen und Antworten | 12 |
| 2 | Medienspiegel/Auswahl | 38 |

Impressum:

Herausgeberin: Stadtverwaltung Ludwigshafen
Redaktion und Gestaltung: Bereich Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: pressestelle@ludwigshafen.de
Auflage: 100 Stück
Druck: Druckzentrum
Stand: August 2018

1. Ausgangslage

Die Planungen für den Abriss der Hochstraße Nord (HSN) gehen mit den Vorbereitungen zur Planfeststellung – diese liegt im Verantwortungsbereich der Landesbetriebs Mobilität (LBM) – in eine neue Phase. Angesichts der massiven Schäden an der Hochstraße Nord forciert die Verwaltung die Planungen, indem sie den Stadtrat am 16. April 2018 um Zustimmung für den Start der Ausführungsplanung bittet¹. Gleichwohl müssen für das Infrastrukturprojekt Abläufe und Bauphasen angepasst werden, da sich die planmäßige Sanierung des „Pilzhochstraße“ genannten Bereichs der Hochstraße Süd als weitaus schwieriger, zeitaufwändiger und teurer erweist als ursprünglich angenommen. Grund dafür sind im Zuge der vorbereitenden Sanierungsarbeiten festgestellte Defizite an der Statik des 1959 fertiggestellten Brückenbauwerks, das ingenieurtechnisch bundesweit ein Unikat ist. Die Hochstraße Süd (HSS) ist während des Abrisses der Hochstraße Nord und der Phase deutlich spürbarer Verkehrsbehinderungen Alternativroute für Pkw und Lkw in Ludwigshafen und sorgt zugleich für die Anbindung der Innenstadt. Beide Vorhaben – Abriss der Hochstraße Nord und Sanierung der „Pilzhochstraße“ – müssen deshalb eng aufeinander abgestimmt werden. Das hat zur Folge, dass der geplante Abriss der Hochstraße Nord so verschoben werden muss, dass ein zeitlicher Puffer zwischen dem Sanierungsende der Hochstraße Süd und dem Beginn der starken Verkehrsbeeinträchtigungen durch den Abriss der Hochstraße Nord entsteht. Dies bedeutet, dass mit dem Abriss der Hochstraße Nord – was die massiven Verkehrsbehinderungen verursachen wird – erst Ende 2023 begonnen werden kann. Die vorbereitenden Arbeiten sowie der Bau der großen Brücke über die Bahnanlagen im direkten Anschluss an die A650 können Ende 2021 beginnen. Ende 2022 ist dann voraussichtlich die „Pilzhochstraße“ saniert.

Das Schadensausmaß an der „Pilzhochstraße“ sorgt außerdem dafür, dass sich die Sanierung in diesem Teilbereich der Hochstraße Süd verteuert. Parallel dazu müssen die Planungskosten für den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Stadtstraße angepasst werden. Darüber entscheidet der Stadtrat² in öffentlicher Sitzung. Aufgabe der Stadtverwaltung Ludwigshafen ist es, das hoch komplexe Planungs- und Infrastrukturvorhaben nachvollziehbar zu erläutern. So müssen ingenieurtechnische Überlegungen und Vorgehensweisen, planungsrechtliche Rahmenbedingungen, aber auch unvorhersehbare Sachzwänge und schwierige Finanzierungsfragen – die Hochstraßen sind Bundesstraßen (B 44 und B 37) von überregionaler Bedeutung, liegen aber in städtischer Trägerschaft – transparent gemacht und verständlich erklärt werden.

Da die Hochstraßen zu den Hauptverkehrsadern Ludwigshafens und der Region zählen, ist die Betroffenheit durch die erschwerten Sanierungsbedingungen hoch. Dabei hat die Stadtverwaltung Ludwigshafen unterschiedliche Interessenlagen zu berücksichtigen: die der Bürger*innen, der Anwohner*innen, der Pendler*innen, des innerstädtischen Handels sowie der Wirtschaft in Stadt und Region. Durch den notwendigerweise langen Planungszeitraum für den Abriss der Hochstraße Nord geraten darüber hinaus in der Vergangenheit getroffene Entscheidungen oder Weichenstellungen teilweise in Vergessenheit. Daraus ergibt sich, dass der Planungs- und Beteiligungsprozess City West wieder ins Bewusstsein gerückt werden muss. Insofern bedarf es einer kontinuierlichen Information, deren Auftakt die Unterrichtung von Stadtrat und Medien am 16. April 2018 und das achte Bürgerforum zu den Hochstraßen am 17. April 2018 war.

1 https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0040.php?_ksinr=20062429

2 Siehe: https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0040.php?_ksinr=20062429

2. Ziele

Wichtigstes Anliegen der Stadtverwaltung im Frühjahr 2018 ist die umfassende und transparente Information der Öffentlichkeit. Diese erfolgt unter der Maßgabe: Alle Fakten liegen auf den Tisch. Wo man Sachverhalte (noch) nicht benennen kann, wird dies kommuniziert und erläutert. Insofern stehen zunächst die Weitergabe und das Teilen aller verfügbaren Informationen im Fokus, damit sich alle Betroffenen und Interessierten ein Bild über Planungsprozesse sowie deren Auswirkungen auf den Verkehr, die Kosten, das Umfeld etc. machen können. Ziel der Bürgerinformation und Öffentlichkeitsarbeit ist es, betroffenen Menschen und Institutionen die hohe Komplexität des koordinierten Planungs-, Bau- und Sanierungsvorhabens Hochstraße Nord und Hochstraße Süd nachvollziehbar und verständlich näherzubringen und zugleich Verständnis für die besonderen Herausforderungen zu wecken. Dafür werden die Ursachen der Schäden an der „Pilzhochstraße“ erläutert, und es wird transparent dargelegt, dass in der Vergangenheit die Bauwerke richtlinienkonform geprüft wurden. Die neue Vertaktung mit dem Abriss der Hochstraße Nord wird erklärt, und es wird über die weiteren Planungs- und Verfahrensschritte informiert. Ein von Beginn an transparenter und aufsuchender Informationsprozess mit analogen und digitalen Informations- und Dialogangeboten soll eine sachliche und lösungsbezogene öffentliche Diskussion unterstützen.

3. Bürgerinformation und Bürgerdialog

Die Verwaltungsspitze spricht sich dafür aus, in Anknüpfung an das bisherige Beteiligungsverfahren „City West“ Betroffene und Interessierte umfassend über alle Befunde, Herausforderungen und Planungsüberlegungen zu informieren. Jede*r, der oder die möchte, soll in die Lage versetzt werden, sich aus erster Hand zu informieren und die Möglichkeit haben, Nach- und Verständnisfragen zu stellen. Da es aus Sicht der Verwaltung, des planenden Ingenieurbüros, des Prüfstatikers Prof. Dr.-Ing. Novak und der Brückenfachabteilung des Landesbetriebes Mobilität weder eine verkehrliche noch eine technische Alternative zur Sanierung der „Pilzhochstraße“ gibt, findet keine Diskussion über Sanierungs- oder Planungsvarianten statt. Dies wird klar kommuniziert.

Eine weitere Herausforderung stellen die unterschiedlichen Planungsstände an den beiden Hochstraßen dar. Während für die Hochstraße Nord der Grundsatzbeschluss zum Abriss und dem Bau einer Stadtstraße bereits 2014/2015 gefällt wurde, die Entwurfsplanung abgeschlossen ist und das Verfahren für die Planfeststellung zur Durchführung an den übergeordneten Landesbetrieb Mobilität übergeben wurde, stehen die Sanierungsplanungen für die „Pilzhochstraße“ noch am Anfang. Daher können zum Zeitpunkt April 2018 noch keine verbindlichen Angaben zur Umsetzung der Sanierung, den vertieften Planungen und – auf deren Basis – zu den Kosten gemacht werden. Gleichwohl will die Stadtverwaltung so früh wie möglich über den Befund und die daraus resultierenden Überlegungen informieren.

Darüber hinaus wurde im Stadtrat am 16. April 2018 im Zuge der weiteren Planungen City West und dem Abriss der Hochstraße Nord erstmals das ÖPNV-Konzept³ öffentlich vorgestellt, in das Hinweise aus der Bürgerbeteiligung 2016 eingeflossen sind. Ebenfalls zum ersten Mal wurde das Parkraumkonzept⁴ öffentlich vorgestellt, das Teil des 10-Punkte-Papiers des Stadtrats ist.

3 https://www.ludwigshafen-diskutiert.de/sites/default/files/OePNV_Konzept_City_West_Uebersicht.pdf

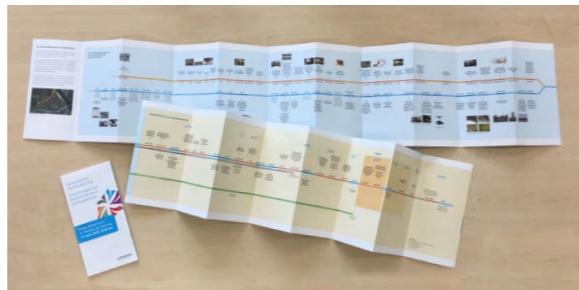
4 https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0040.php?_ksinr=20062429

Planung und Umsetzung der Bürgerinformation und des Bürgerdialogs erfolgte unter Federführung des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit den Bereichen Tiefbau und Stadtplanung, der Bürgerberatung sowie der WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft (W.E.G.) Ludwigshafen.

3.1 Der Zeitstrahl zur Brücken- und Sanierungsgeschichte

Die Beförderung eines Perspektivwechsels und das Schaffen eines geteilten Verständnisses für die technischen und planerischen sowie infrastrukturellen und finanziellen Herausforderungen erfolgt in erster Linie durch konsequente Transparenz von Verwaltungshandeln und Verwaltungsentscheidungen mit dem Offenlegen aller Planungs- und Prüfungsschritte sowie deren Ergebnisse seitens der Verwaltung sowie dem Angebot eines offenen und intensiven Dialogs. Dafür stehen sowohl der Stadtvorstand selbst als auch Expert*innen aus der Verwaltung und der externen Ingenieurbüros zur Verfügung. Alle Informationen werden sorgfältig aufbereitet: Sowohl die Sanierungsgeschichte als auch alle technischen Befunde und Sanierungsüberlegungen werden erläutert. Auch wird offen angesprochen, dass bestimmte Aussagen (wie zu den Kosten) zum Zeitpunkt April 2018 nicht seriös getroffen werden können.

Indem Schritt für Schritt nachvollziehbar dargelegt wird, dass an der Hochstraße Süd bzw. an all ihren Teilen, denn sie besteht aus unterschiedlichen Brückenbauwerken, konsequent und von Beginn an vorschriftsmäßig geprüft sowie entsprechend instandgesetzt wurde, tritt die Verwaltung von Beginn an Befürchtungen entgegen, sie habe nicht ausreichend kontrolliert oder zu wenig saniert. Aus diesem Grund wurde die komplette Sanierungsgeschichte der Hochstraße Süd sowie der Hochstraße Nord aufbereitet und in einem Zeitstrahl⁵ analog und digital zur Verfügung gestellt. Der Zeitstrahl wurde sowohl als Leporello im Stadtrat, beim Bürgerforum als auch auf Nachfrage verteilt und steht allen Interessierten online zur Verfügung. Im Rahmen von Stadtratssitzung und Bürgerforum wurde er überdies an mehreren Roll-ups präsentiert.



Im Stadtmagazin neue Lu⁶, das haushaltsdeckend verteilt wird, berichtet die Stadtverwaltung in der Ausgabe Mai/Juni 2018 ausführlich über die Sanierung der „Pilzhochstraße“ und die zeitlichen Zusammenhänge mit dem Projekt Abriss der Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße.

3.2 Bürgerforum

Am 17. April 2018 lud die Stadtverwaltung Ludwigshafen zum Bürgerforum in den Pfalzbau. Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Klaus Dillinger und Kämmerer Dieter Feid stellten sich im Plenum den Fragen der Bürgerinnen und Bürger. Heinz-Josef Vieth vom beauftragten Ingenieurbüro Krebs&Kiefer sowie Mitarbeiter*innen der städtischen Bereiche Tiefbau und Stadtplanung standen ebenfalls für Sachfragen zur Verfügung.

Heinz-Josef Vieth führte mit einem Fachvortrag⁷ in die Konstruktion der Hochstraße Süd ein und erläuterte die technischen Herausforderungen. Eine externe Moderation (ZebraLog) führte durch das Bürgerforum und stellte sicher, dass alle Fragen in einem konstruktiven und sachlichen Gesprächsklima gestellt werden konnten und beantwortet wurden. Wer sich seitens der Bürgerschaft nicht im Plenum äußern wollte, hatte die Möglichkeit, im persönlichen Gespräch nach der Plenumsrunde mit Stadtvorstand und/oder Ingenieuren ins Gespräch zu kommen oder konnte Fragen an Pinnwänden und mittels Fragekarten in bereitgestellten Urnen hinterlassen. Alle Fragen und deren Antworten wurden im Anschluss online auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und damit für jede*n einsehbar veröffentlicht.

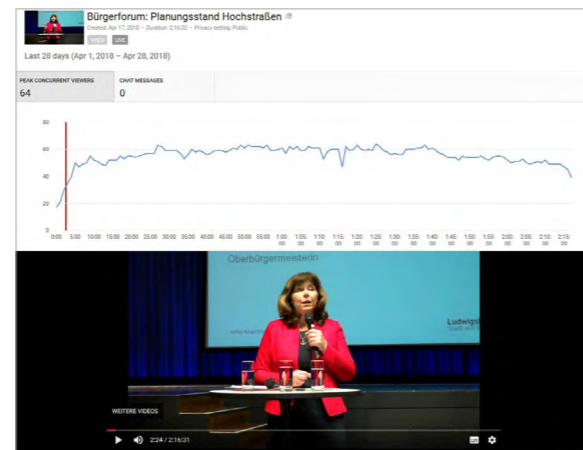


5 <http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/hochstrasse-sued/zeitstrahl/>

6 <http://www.ludwigshafen.de/presse/neue-lu/>

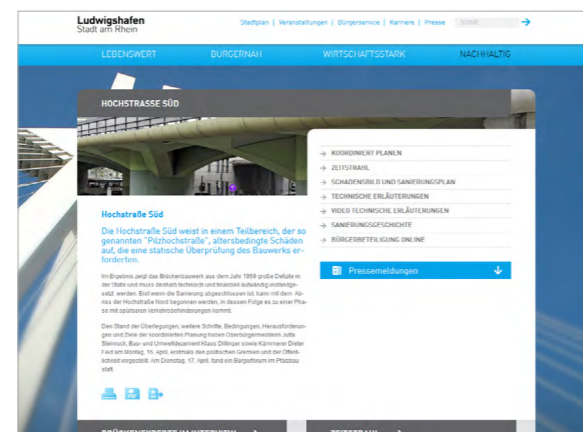
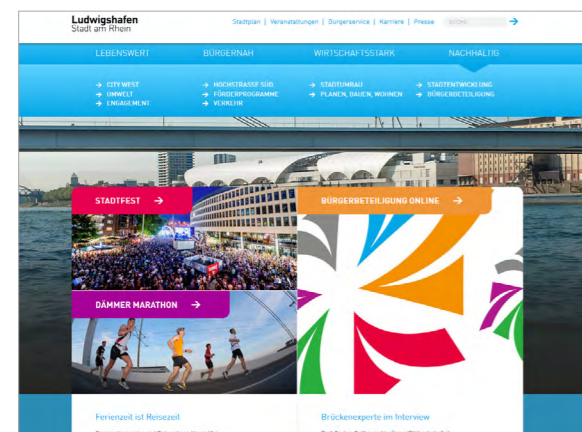
7 https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0040.php?_ksnr=20062429

Das Bürgerforum wurde erstmals live gestreamt, um Interessierten die Möglichkeit zu geben, sich zeitgleich zum Bürgerforum online zu informieren. Das komplette Video steht darüber hinaus auf dem städtischen Youtube-Kanal zur Verfügung⁸.



3.3 www.ludwigshafen.de und www.ludwigshafen-diskutiert.de

Informations- und Beteiligungsplattform zum Abriss der Hochstraße Nord ist www.ludwigshafen-diskutiert.de. Als reine Projektsite zu City West ist sie dialogisch aufgebaut und verfügt über eine Bibliothek, in der alle Planungs- und Entscheidungsschritte zum geplanten Hochstraßen-Abriss dokumentiert und nachzulesen sind. Die Erweiterung des Informations- und Beteiligungsspektrums um die Hochstraße Süd erforderte ein Aufteilen der Inhalte und Dialoge auf die Dialogplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de sowie auf der Homepage der Stadtverwaltung www.ludwigshafen.de. Auf letzterer wurde eine eigene so genannte Doorpage⁹ etabliert, um Nutzer*innen das Auffinden von Informationen zu erleichtern. Neben allgemeinen Informationen zur Hochstraße Süd, der Sanierungsgeschichte, den Erläuterungen zum Schadensbild, dem Zeitstrahl und der Sanierungsplanung können Bürger*innen hier auch ein Erklärvideo mit Prof. Dr.-Ing. Balthasar Novák¹⁰ als Sachverständigen abrufen, der die technischen Herausforderungen von Brückenbauwerken allgemein als auch zur Besonderheit der Hochstraße Süd erläutert.

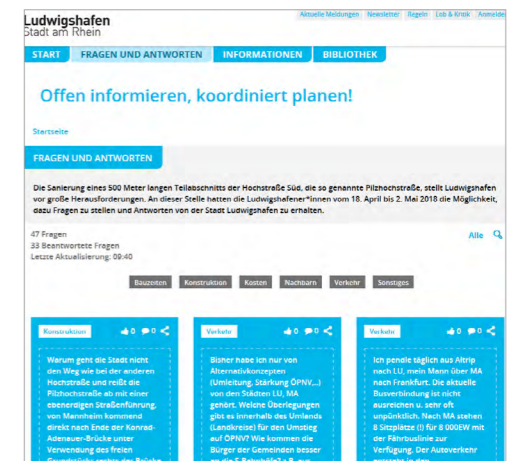


Der Online-Dialog mit der Bürgerschaft fand auf der bekannten Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de statt. Bürger*innen konnten vom 18. April bis einschließlich 2. Mai 2018 online ihre Fragen an die Verwaltung stellen oder Hinweise geben. Auch die nachgereichten Fragen des

8 <https://www.youtube.com/watch?v=ttCTDfQ9H0I>
 9 <http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/hochstrasse-sued/>
 10 <http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/hochstrasse-sued/video-technische-erlaeuterungen/>

Bürgerforums wurden online gestellt. Die Fragen wurden durch die Verwaltung öffentlich einsehbar beantwortet, so dass alle Interessierten die Fragen, deren Status und Antworten nachvollziehen konnten. Die meisten Fragen richteten sich an die Fachingenieure der Stadtverwaltung. Das Frage/Antwort-Forum wurde vom Bereich Öffentlichkeit moderiert. Insgesamt gingen 41 Beiträge ein, die teilweise mehrere Fragen und Anregungen enthielten.

Bürger*innen fragten gezielt zum Schadensbild nach und wollten wissen, ob die Schäden nicht früher hätten festgestellt werden können. Dabei gibt es konkrete technische Nachfragen und Hinweise. Anmutung und künftige Nutzung des Galeriebauwerks als Stütze der Pilzhochstraße werden ebenfalls aufgegriffen und hinterfragt. Nach wie vor groß ist das Interesse an Fragen rund um das Thema Verkehr und Mobilität; so werden auch Fragen zum künftigen ÖPNV, Radwegen und weiteren Alternativen zum Auto erörtert. Konkret wird in diesem Zusammenhang auch nach Verkehrskontrollen bzw. Geschwindigkeitsüberwachungen gefragt. Ebenso äußern Bürger*innen ihre Sorge über eine zusätzliche Belastung durch Ausweichverkehre in den benachbarten Quartieren und fragen gezielt nach. Zum Parkraumkonzept wird konkret nachgefragt. Auch die Kosten und deren Entwicklung beschäftigen die Bürger*innen. Darüber hinaus stellen Bürger*innen den geplanten Abriss der Hochstraße Nord noch einmal zur Diskussion. Umgekehrt wird explizit gefragt, warum mit der Hochstraße Süd nicht ähnlich wie mit der Hochstraße Nord verfahren wird und diese ebenfalls ebenerdig geplant und geführt wird.



4. Öffentlichkeitsarbeit



6. Beteiligung in Zahlen

Beteiligungszeitraum: 17. April 2018 bis 2. Mai 2018
Rund 300 Bürger*innen beim Bürgerforum am 17. April 2018
Rund 475 eindeutige Besucher*innen auf www.ludwigshafen-diskutiert.de sowie
1.767 auf <http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/hochstrasse-sued/>

41 Beiträge aus der Bürgerschaft, die teilweise mehrere Fragen und Anregungen enthielten
Livestream wurde am Abend von rund 60 Zuschauer*innen verfolgt (Spitzenwert: 64)
430 Abrufe des Videos zum Bürgerforum
196 Abrufe des Experteninterviews
Auf Twitter¹² wurden in 10 Beiträgen rund 34.792 Personen erreicht
Auf Facebook¹³ wurden in 9 Beiträgen rund 7.395 Personen erreicht

Begleitet wurden Bürgerinformation und -dialog zum koordinierten Planungsansatz Hochstraße Nord und Hochstraße Süd durch eine intensive Phase der Öffentlichkeitsarbeit. Auf Plakaten in den Decaux-Werbeanlagen sowie an öffentlichen Gebäuden wurde im Vorfeld auf das Bürgerforum sowie die Internetpräsenzen hingewiesen. Auf der städtischen Homepage führte ein Teaser von der Startseite direkt zum Thema und weiter zum Dialog; auf Facebook und per Twitter wurde mehrfach auf das Bürgerforum und im Anschluss daran auf den Online-Dialog hingewiesen. Flankiert wurde die Öffentlichkeitsarbeit durch Pressemitteilungen sowie einer Pressekonferenz am 16. April 2018.

5. Medienarbeit

Das öffentliche Interesse an dem Thema Hochstraßen ist groß. Vor allem die lokalen und regionalen Medien berichten mehrfach und ausführlich, teilweise mit Sonderseiten. Auch das regionale Fernsehen sowie das Radio greift das Thema auf¹¹.

12 https://twitter.com/ludwigshafen_de

13 <https://www.facebook.com/stadt.ludwigshafen/>

11 Siehe Anlage

7. Anlagen

Anlage 1 Übersicht aller eingegangenen Fragen und Antworten

| | | |
|---|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1455 | Datum 18. April 2018 | Warum genau konnte man den Schaden an der Piltzhochstraße nicht früher so einschätzen wie er nun heute eingeschätzt wird? Hat man nicht genau genug kontrolliert vorher?? |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | <p>Lieber Gast, ein jedes Bauwerk unterliegt der DIN 1076. Sie ist eine strenge Prüfrichtlinie, die vorschreibt, wie und wann geprüft wird. Der Prüfrhythmus wiederholt sich alle sechs Jahre.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jahr: Hauptprüfung 2. Jahr: Prüfung als Besichtigung 3. Jahr: Prüfung als Besichtigung 4. Jahr: Einfache Prüfung 5. Jahr: Prüfung als Besichtigung 6. Jahr: Prüfung als Besichtigung 7. Jahr: Hauptprüfung <p>Unabhängig von den jährlichen Prüfungen sind auch zwei laufende Beobachtungen im Jahr notwendig. Die ausschlaggebende Prüfung ist die Hauptprüfung. Bei dieser Prüfung ist eine sogenannte handnahe Prüfung aller Konstruktionsteile der Brücke erforderlich. Diese ist in der maßgeblichen Richtlinie für Bauwerksprüfungen DIN 1076 festgelegt. Bei dieser Art der Prüfung werden alle technisch zugänglichen Konstruktionsteile der Brücke inspiziert. Eine Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten, Rüstungen oder ähnlichem ist notwendig um eine sogenannte handnahe Prüfung gewährleisten zu können.</p> <p>Die Hochstraße Süd besteht aus mehreren Brückenbauwerken: der Brücke am Bruchwiesenknoten, der Pylonbrücke, der „Weißen“ Hochstraße, der Piltzhochstraße, die 1959 fertiggestellt wurde, der Rheinvorlandbrücke und der Konrad-Adenauer-Brücke. 1968 wurden die Weiße Hochstraße, Pylonbrücke und die Brücke am Bruchwiesenknoten gebaut. Turnusgemäß wurden an der Piltzhochstraße zwischen 1985 und 1988 der Beton sowie die Übergangskonstruktion saniert. Gleiches geschah zwischen 1998 – 2003 für die so genannte Weiße Hochstraße. 2003 wurde die Rheinvorlandbrücke gebaut. Die Pylonbrücke erhielt von 2004 bis 2008 einen umfassenden Korrosionsschutz.</p> <p>Im Zuge der turnusmäßigen und ingenieurfachlichen Bestandsaufnahme der Piltzhochstraße 2011 wurde der Austausch der Lager und der Entwässerungseinrichtung als vorrangigen Maßnahmen definiert. Die Sanierung des Überbaus könnte erst im Nachgang erfolgen.</p> |

| | | |
|---|--------------------------------|---|
| | | Zur Bestätigung dieser Annahme wurden im Jahre 2012 Baustoffuntersuchungen an der Fahrbahnplatte durchgeführt. Bei diesen Untersuchungen wurden keine größeren Probleme festgestellt. 2015-2016 wurden die Lager der Piltzhochstraße ausgetauscht. Im Mai 2016 beauftragte die Verwaltung ein Fachingenieurbüro mit den Voruntersuchungen zur Sanierung des Überbaus der Piltzhochstraße. Zusätzliche Baustoffuntersuchungen wurden im Sommer 2016 vorgenommen. Der Schädigungsumfang an den Spanngliedköpfen ist aber erst durch die endoskopischen Aufnahmen im Dezember 2016 festgestellt worden. In Zusammenhang mit der Sanierung der Spanngliedköpfe müssen Eingriffe in die Tragstruktur vorgenommen werden. Somit war zwingend eine statische Nachrechnung vorzunehmen. Dabei stellte es sich heraus, dass die Brücke - legt man die heutigen Berechnungsvorschriften zugrunde - in verschiedenen Bereichen statisch unterdimensioniert ist. Dies ist darauf zurück zu führen, dass man zum Zeitpunkt des Baus noch nicht die rechnerischen Möglichkeit hatte, alle statischen Einflüsse zu erfassen. Dass man das erst jetzt festgestellt hat und nicht bereits in den letzten Jahren, liegt daran, dass es bisher überhaupt keinen Grund gab, die Brücke nachzurechnen. Die statische Unterdimensionierung ist das eigentliche Problem, die letztlich zu der Explosion des Sanierungsumfangs führt. |
| | | Mit freundlichen Grüßen Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1456 | Datum 18. April 2018 | Ab wann ist frühestens damit zu rechnen, dass die Linien 6 und 2 anders fahren? |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | <p>Lieber Gast, die möglichen zeitlichen Einschränkungen der Straßenbahnlinien im Bereich der Piltzhochstraße werden im Laufe der weiteren vertieften Planungen genauer definiert. Erst mit Abschluss der Planungen können ungefähre Zeitfenster genannt werden an denen die jeweiligen Straßenbahnlinien behindert werden und entsprechende Umleitungen fahren müssen.</p> <p>Im aktuellen Planungsstadium sind Baumaßnahmen, welche zur Behinderung der Straßenbahnlinien führen, nicht vor 2020 zu erwarten.</p> |
| | | Mit freundlichen Grüßen Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|---|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1457 | Datum 18. April 2018 | Wenn auch auf der Hochstraße Nord ein Fahrverbot für Lkw kommen sollte: wie kann sichergestellt werden, dass der Lkwverkehr nicht die Innenstadt und Nird/Hemshof verstopft? Wie sind die Umleitungen vorgesehen? Wie wird kontrolliert? Gibt es eine Hotline für Anwohner? |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, ein LKW-Fahrverbot auf den Hochstraßen muss gut vorbereitet sein. Um im Fall der Fälle für diese Situation gewappnet zu sein, wird derzeit ein Konzept erarbeitet, wie LKW ihre Ziele in der Innenstadt (Supermärkte, Handwerksbetriebe, ...) erreichen können. Der überregionale LKW-Verkehr wird gemäß den vorliegenden Planungen für den Bau der Stadtstraße über die B9 nach Norden und Süden zu den Autobahnbrücken umgeleitet. Wie alle Verbote, muss auch dieses kontrolliert werden, damit es eingehalten wird. Hierzu werden wir uns eng mit der für den fließenden Verkehr zuständigen Polizei abstimmen. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Hinweis aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1463 | Datum 17. April 2018 | Mehr Blitzer und mehr Kontrollen in der Zollhofstraße oder eine feste Blitzeranlage. |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, für die Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage müssen bestimmte rechtliche Voraussetzungen gegeben sein. Nach der aktuellen Statistik der Polizei handelt es sich bei der Zollhofstraße um eine Unfallhäufungsstelle, wobei die Unfälle rückläufig sind. Die Unfälle sind meistens auf Fahrstreifenwechsel, insbesondere durch LKWs, zurückzuführen und nicht auf erhöhte Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund ist die Errichtung einer stationären Anlage kein geeignetes Mittel und würde auch nicht genehmigt werden. Der aktuelle Ausbau und die Gegebenheiten der Zollhofstraße erschweren derzeit eine Geschwindigkeitsmessung mit mobilen Messgeräten. Dennoch werden wir den von Ihnen geschilderten Sachverhalt prüfen und sofern aus fachlicher Sicht notwendig und möglich eine mobile Messung vornehmen. Die Zollhofstraße ist Bestandteil der regelmäßigen Kontrollen durch unsere Verkehrsüberwachung im ruhenden Verkehr. Dabei wird regelmäßig festgestellt, dass die Verantwortungs- oder Gedankenlosigkeit der Verkehrsteilnehmer stark zunimmt. Allerdings ist aufgrund begrenzter personeller und zeitlicher Ressourcen den Hilfspolizeibeamten nicht möglich alle |

| | | |
|---|--------------------------------|--|
| | | Verkehrsverstöße zu jeder Zeit zu ahnden. Dennoch versucht die Verkehrsüberwachung den Kontrolldruck auf die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und diese mit den zu Verfügung stehenden Maßnahmen zu disziplinieren. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1465 | Datum 17. April 2018 | Inwiefern werden Veränderungen im Mobilitäten/Verkehrsgeschehen berücksichtigt Z.B. Bevorzugung/schmackhaft machen Rad und ÖPNV zu nutzen? Sprich Anreize zur Veränderung der Mobilitätsverhalten setzen? Fr. Steinruck sagt selbst; bei Bau 1959 war heutige Verkehrssituation nicht klar -> gilt das auch heute? Generelle Frage zum Thema Berücksichtigung von Mobilitätsentwicklungen. |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, grundsätzlich werden Prognosen für das künftige Verkehrsgeschehen umso schwieriger je langfristiger diese sind. In den Planungen wurden Verkehrsprognosen unter den heutigen Rahmenbedingungen für das Jahr 2030 berücksichtigt. Dies war auch die Vorgabe des Zuschussgebers. Eine Prognose über fast 60 Jahre (Zeitraum seit Bau der Hochstraße Süd bis heute) ist seriös nicht leistbar, da über solche Zeiträume zu viele nicht absehbare Unwägbarkeiten bestehen. Derzeit sind zwar generell gewisse Tendenzen zu einer Mobilitätswende erkennbar und auch in Ludwigshafen werden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Anreize zu einer stärkeren Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen. Es ist aber nicht vorhersehbar, wann und in welchem Umfang konkrete und spürbare Veränderungen im Mobilitätsverhalten erfolgen werden. Mit freundlichen Grüßen Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Hinweis aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Welche Nutzungen sind für die „Boxen“ zwischen den Galerie Bauwerken geplant? Aus Parkflächen können Sie - nach der ersten grafischen Darstellung - Wohl nicht mehr genutzt werden. Ist eine Nutzung als Kreativzentrum (Gastro- nomie/Bandproberäume) Galerien/Co-Wohnung-?) Eine Option? Wäre eine Nutzung mit Baucontainern/Schiffscontainern eine Option? (Siehe perfekt Forum in Karlsruhe) |
| Frage ID 1466 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, aktuell sind die Planungen noch nicht in einem Stadium an dem über eine Nutzung der Flächen unterhalb der neuen Bauwerke nachgedacht werden kann. Es gibt noch viele Detailfragen die im Rahmen der vertieften Planun- gen beantwortet werden müssen. Erst wenn feststeht, welche Abmessungen die jeweiligen Unterstützungsbauwerke („Galeriebauwerke“) haben, kann über eine Nutzung der Galeriebauwerke nachgedacht werden. Natürlich unter Berücksichtigung, dass oberhalb eine Bundesstraße verläuft und die Galeriebauwerke nach DIN 1076 weiterhin handnah geprüft werden können. Sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten werden im Zuge der weiteren Planung untersucht. Feststeht, dass Angsträume vermieden werden müssen. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Hinweis aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Welche Nutzung sind für die einzelnen Galeriebauwerke |
| Frage ID 1467 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, aktuell sind die Planungen noch nicht in einem Stadium an dem über eine Nutzung der Flächen unterhalb der neuen Bauwerke nachgedacht werden kann. Es gibt noch viele Detailfragen die im Rahmen der vertieften Planun- gen beantwortet werden müssen. Erst wenn feststeht, welche Abmessungen die jeweiligen Unterstützungsbauwerke („Galeriebauwerke“) haben, kann über eine Nutzung der Galeriebauwerke nachgedacht werden. Natürlich unter Berücksichtigung, dass oberhalb eine Bundesstraße verläuft und die Galeriebauwerke nach DIN 1076 weiterhin handnah geprüft werden können. Sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten werden im Zuge der weiteren Planung untersucht. Feststeht, dass Angsträume vermieden werden müssen. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|---|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Aktuelle Verkehrslast noch möglich? |
| Frage ID 1468 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, aufgrund der durchgeführten Nachrechnung musste das Bauwerk für den LKW Verkehr gesperrt werden. Dieses LKW Verbot wurde im Herbst 2017 veranlasst. Dieser LKW Verkehr verursacht die größten dynamischen Belastungen auf die Konstruktion der Pilzhochstraße. Die Belastungen vom PKW Verkehr sind im Vergleich dazu gering. Somit erfährt das Bauwerk seit Herbst 2017 eine Entlastung. Aus diesem Grund sind sich das Ingenieurbüro und der Prüferingenieur einig, dass das Bauwerk die aktuelle Verkehrsbelas- tung tragen kann. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Ein riesiger Vorteil der aktuellen Hochstrasse ist ja, dass sie gänzlich ohne Ampeln auskommt. Für uns als Lu-Ma-Pendler verkürzt das die täglichen Fahrzeiten enorm. Wird das nach der Sanierung auch noch so sein? |
| Frage ID 1469 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, ja. Bei der Sanierung/ Ertüchtigung ist es angedacht den Brückenzug Pilzhochstraße durch Galeriebauwerke zu unterstützen. Somit wird sich an der Verkehrsführung des Verkehrsweges B 37 nach der Sanierung nichts verändern. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1470 | Datum 17. April 2018 | Bei der Sanierung der Hochstraße Süd wird ausschließlich von dem Bereich zur Berliner Straße und dem Berliner Platz gesprochen. (500 Meter!) Wie sieht die Brückenkonstruktion der B37 zwischen Hauptbahnhof (Lorientallee) und Bürgermeister-Kutterer-Straße aus? Sind auch hier weitere Sanierungsmaßnahmen notwendig?! (weiße Hochstraße) |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, die Hochstraße Süd besteht aus mehreren Bauwerken, die kontinuierlich geprüft und saniert werden müssen. Die letzte Sanierung der „Weißen Hochstraße“ ist im Jahre 2003 abgeschlossen worden. Geplant ist es, die nächste Sanierung an der „Weißen Hochstraße“ nach Beendigung der Maßnahme Hochstraße Nord zu beginnen. Die Planungen hierfür werden wahrscheinlich im Jahre 2024 beginnen. |
| | | Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1471 | Datum 17. April 2018 | Mit welchen Maßnahmen möchten sie den ÖPNV während der Bauphase entlasten? Insbesondere der Verkehr von/zu BASF? Mit welchem Geräuschpegel ist durchschnittlich während der Bauzeit in der Umsetzung zu rechnen? Ist die Planung einer urbanen Seilbahn in Ludwigshafen vollständig abgeschlossen und somit nicht umsetzbar? |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, zu Frage 1: Wir gehen davon aus, dass damit gemeint ist, wie Entlastungen im Kfz-Verkehr durch Verbesserungen im ÖPNV erreicht werden können. Die hierzu vorgeschlagenen städtischen Maßnahmen sind unter http://www.ludwigshafen-diskutiert.de/aktuelles/oeprnv-konzept-als-vorlag... zu finden. Darüber hinaus sind Maßnahmen in der Region geplant und zum Teil bereits realisiert. Insbesondere zu nennen sind hier die Kapazitätserhöhung im S-Bahn-Verkehr, die Elektrifizierung und Einbindung des BASF-Gleise zwischen Hauptbahnhof und Werksgelände in das S-Bahn-System sowie die Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Projekt RHB 2015. |
| | | Zu Frage 2: Hochstraße Süd: Momentan ist von einem ganz normalen Baulärm auszugehen, der in den besonderen umweltrechtlichen Vorschriften vorgegeben ist. Natürlich wird im Rahmen der weiteren Planungen ein Gutachten zum |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| | | erwarteten Baustellenlärm erstellt und bei Bedarf Maßnahmen getroffen, um den Baustellenlärm zu reduzieren. Hochstraße Nord: Baustellen sind nach § 22 Bundes-Immissionsschutzgesetz so einzurichten und zu betreiben, dass von ihnen keine schädlichen Umweltwelteinwirkungen ausgehen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Bei der Prüfung dieses Sachverhaltes sind die entsprechend der städtebaulichen Nutzungen des Einwirkungsbereichs der Baustelle nach AVV Baulärm ermittelten Immissionsrichtwerte maßgebend. Für den Tageszeitraum (7 bis 20 Uhr) werden diesbezüglich gemäß AVV Baulärm keine Anforderungen gestellt. Als Maßnahme im Vorfeld der Bauarbeiten sind bevorzugt geräuscharme Bauverfahren vorzusehen bzw. die Verwendung geräuscharmer Maschinen, die dem Stand der Lärminderungsdruck entsprechen. Ein erstelltes Baulärmgutachten hat ergeben, dass es tagsüber zu keiner Überschreitung von 70 dB(A) kommt. |
| | | Zu Frage 3: Für eine urbane Seilbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurde im Auftrag des Verkehrsverbundes (VRN) eine Potentialanalyse erstellt. Im Ergebnis dieser Analyse ist nur ein geringes Verlagerungspotential zur Entlastung des Kfz-Verkehrs erkennbar. Unter Berücksichtigung der abzusehenden Probleme bei der Finanzierung, beim Bau der erforderlichen Stationen und der Lösung der rechtlichen Probleme wurde deshalb der Bau einer urbanen Seilbahn nicht weiter verfolgt. |
| | | Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1472 | Datum 17. April 2018 | Bei der Nutzungsdauer von etwa 30 Jahren für das Galeriebauwerk wird dabei berücksichtigt, dass LKW's über diese Brücke fahren oder wird das Galeriebauwerk dann für stark belasteten Verkehr gesperrt? |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, die neuen unterstützenden Galeriebauwerke werden so bemessen, dass diese sowohl die erhöhten Verkehrslasten durch den LKW-Verkehr aufnehmen können als auch die Lasten von der alten Pilzkonstruktion. |
| | | Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|---|--------------------------------|---|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Bitte geben Sie mir eine Auskunft darüber wie „tief“ die Ständer der Hochstraße Nord abgerissen werden. Werden sie vollständig mit Fundament abgerissen oder ist ein anderes Vorgehen geplant? |
| Frage ID 1473 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, wie und wie tief die Pfeiler der Hochstraße Nord abgerissen werden ist sehr unterschiedlich und hängt von der späteren Nutzung, dem Baubetrieb und den Bauzuständen ab. In der Regel werden die Pfahlkopfplatten auf denen die Pfeiler stehen entfernt. Die darunter befindlichen Betonbohrpfähle verbleiben im Boden. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer 1a: Entstehen Umwege von der Seydlitzstraße zum Zugang Mundenheimer Straße des Haltepunktes Mitte? b., wenn ja, wie weit, wie lang? 2. a., Entstehen Montag bis Freitag von 17 bis sechs Uhr des Folgetages Lärmbelästigungen für Anwohner? b., Entstehen samstags, sonn- und feiertags Lärmbelästigungen für Anwohner? 3. Kann man das an den Fugen bei Überfahung in der Umgebung zu hörende Klappern reduzieren? |
| Frage ID 1475 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, Zu Frage 1: Der Haltepunkt LU-Mitte der S-Bahn wird über die komplette Bauzeit erreichbar sein. Eine Umleitung für Fußgänger wird nach heutigem Stand nicht notwendig werden. Zu Frage 2: Momentan ist von einem ganz normalen Baulärm auszugehen der in den besonderen umweltrechtlichen Vorschriften vorgegeben ist. Darin ist geregelt, dass mit Baulärm verbundene Arbeiten nur während der normalen Arbeitszeit an Werktagen zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr durchgeführt werden dürfen. Außerdem werden im Rahmen der Ausschreibung lärmreduzierte Baugeräte angefragt die zum Einsatz kommen sollen. Unabhängig davon wird im Rahmen der weiteren Planungen ein Gutachten zum erwarteten Baustellenlärm erstellt und bei Bedarf Maßnahmen getroffen um den Baustellenlärm zu reduzieren. |

| | | |
|---|--------------------------------|--|
| | | Zu Frage 3: Eine Aussage hierzu kann erst getroffen werden, wenn diese Details im Rahmen der Vorplanung geklärt werden. |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer 1 wird die Bahnstrecke Ludwigshafen/Mainz wegen der Bauarbeiten gesperrt? Wenn ja, wie lange? (Ich pendle mit der Bahn nach FT) 2 kommt man als Radfahrer/Fußgänger im Bereich des heutigen Rathaus-Centers ohne große Umwege von der Innenstadt zum Hemshof? 3 Wieso wird keine neuen Straßenbahnstrecke gebaut, die die Nordanbindung der Innenstadt verbessern würde? |
| Frage ID 1476 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, zu Frage 1: Eine Sperrung der Bahnstrecke wegen den Bauarbeiten an der Hochstraße Süd ist nicht vorgesehen. Die unterstützenden Galeriebauwerke werden ohne einen Eingriff in den Gleisbereich der Deutschen Bahn erfolgen. zu Frage 2: Der Bereich des heutigen Rathaus-Centers wird mitten im Baugeschehen liegen. Dort wird eine Querung über die gesamte Bauzeit nicht möglich sein. Die Verbindung von Hemshof und Innenstadt wird in diesen Jahren über den Europaplatz erfolgen. zu Frage 3: Die Innenstadt ist aus den nördlichen Stadtteilen (Oppau) über die Stadtbahnlinie 7 und in den Hauptverkehrszeiten auch über die Linie 8 angebunden. Aus Richtung Friesenheim ist die Innenstadt über die Linie 10 erreichbar. Während der Baustellenzeit der Hochstraße Nord soll eine zusätzliche Linie den Stadtteil Friesenheim mit dem Rathaus verbinden. Darüber hinaus gibt es langfristige Überlegungen, die Stadtbahnlinie von Oppau über Edigheim bis in die Pflingstweide zu verlängern. Eine entsprechende Freihaltetrasse ist in den städtischen Verkehrsplänen enthalten. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|---|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Bei den sich entwickelnden Kosten ist interessant zu wissen, was kostet ein Tunnel und wann wäre er fertig? |
| Frage ID 1477 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Kosten | | |
| | | Antwort der Verwaltung eine Tunnelkonstruktion ist im Oberrheingraben aufgrund des anstehenden Grundwassers sehr teuer herzustellen und in der weiteren Nutzung aufwendig zu unterhalten. Die Kosten eines Tunnels mit zwei Röhren und jeweils drei Fahrspuren in vergleichbaren Regionen betragen ca. 400.000 € pro m Länge. Würde man nun einen Tunnel vorsehen, würde es Sinn machen, entweder direkt östlich der Pylonbrücke zu beginnen oder schon am Bruchwiesenknoten. In beiden Fällen müsste der Tunnel unter dem Rhein hindurchgebaut werden, da man es nicht schaffen würde, innerhalb des Stadtgebietes aus der Tunnellage auf die Konrad-Adenauer-Brücke zu kommen. Fachlich richtig wäre somit ein Anschluss an den Fahrlachtunnel auf Mannheimer Seite. Damit beträgt die Länge des Tunnels im ersten Fall ca. 2.000 m und die Kosten damit 800 Mio.Euro. Im zweiten Fall wäre der Tunnel nochmal 1.100 m länger, die Kosten betrügen in diesem Fall 1,24 Mrd. Euro. Die schwierigen Ausfahrten vom Tunnel in das Stadtgebiet sind hierbei vielleicht nicht mit den vollständigen Kosten enthalten. Der Bau eines solchen Tunnels wäre nur in der Unterhaltungslast des Bundes als Fortführung der A650 als Autobahn denkbar. Daher müssten vor Beginn einer Planung ausführliche Verhandlungen mit dem Bund, den Ländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg sowie unserer Schwesterstadt Mannheim stehen. Hierfür sind 2 Jahre, die von der Erstellung vielfältiger Gutachten begleitet sind, nicht unrealistisch. Wenn sich dann alle Partner diesem Ziel verpflichten, kann mit dem Vergabeverfahren für die eigentlichen Planungsleistungen begonnen werden. Da der geschätzte Auftragswert für die Planung ca. 100 Mio. Euro betragen würde, wäre das Verfahren auch sehr aufwendig, hierfür kann man mit 1 Jahr rechnen. Danach würde die eigentliche Planung beginnen. Realistisch sind 6 Jahre bis zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen. Das folgende Planfeststellungsverfahren kann aufgrund der Unterquerung vieler fremder Grundstücke durch den Tunnel sehr kontrovers werden. Hier ist ein Zeitrahmen von 3 Jahren optimistisch. Parallel hierzu würde bereits die Ausführungsplanung beginnen und ein Jahr nach dem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen werden. Nachfolgend beginnt die Ausschreibung der Bauleistungen wofür wieder 1 Jahr angenommen werden muss. Der letzte Schritt ist die Bauzeit. Der Fortschritt beträgt pro Monat ca. 40 m. Im ersten Fall (Hauptbahnhof bis Mannheim) 2.000 m hin und in der zweiten Röhre 2.000 m zurück beträgt die Bauzeit 100 Monate oder 8,5 Jahre. Im zweiten Fall (Bruchwiesenstraße bis Mannheim) 155 Monate oder 13 Jahre. |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| | | Damit könnte ein Tunnel als Ersatz für die Hochstraße Süd nach 21,5 Jahren für die kurze Variante oder nach 26 Jahren für die lange Variante fertig sein. Eine Tunnelvariante wäre ein möglicher zweiter Schritt, wenn die jetzt vorgestellten Galeriebauwerke ein mögliches Nutzungsende erreicht haben und zu diesem Zeitpunkt (2040) auch über einen Ersatzneubau der Konrad-Adenauer-Brücke nachgedacht werden muss. Dieser Schritt muss jedoch in naher Zukunft angegangen werden. |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Welchen Einfluss/welche Konzepte haben sie um Pendlerverkehr zu minimieren? - Park and Ride verbessern? - ÖPNV zu Stoßzeiten anpassen? Wie wollen sie erreichen, dass Lastverkehr nicht die Hochstraßen befährt, wenn das Ziel nicht Ludwigshafen ist? - Umleitungsanweisungen - Kontrollmaßnahmen? |
| Frage ID 1478 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, die hierzu vorgeschlagenen städtischen Maßnahmen im Stadtgebiet sind zu finden unter http://www.ludwigshafen-diskutiert.de/aktuelles/oepnv-konzept-als-vorlag... Darüber hinaus sind Maßnahmen in der Region geplant und zum Teil bereits realisiert. Insbesondere zu nennen sind hier die Kapazitätserhöhung im S-Bahn-Verkehr, die Elektrifizierung und Einbindung des BASF-Gleise zwischen Hauptbahnhof und Werksgelände in das S-Bahn-System sowie die Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Projekt RHB 2015. Außerhalb des Stadtgebietes sind die Möglichkeiten der Stadtverwaltung grundsätzlich beschränkt, Es ist jedoch vorgesehen, in Gesprächen mit z.B. dem Rhein-Pfalz-Kreis weitere Angebotsverbesserungen zu erreichen. Zur Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs gibt es derzeit noch keine abschließende Beurteilung der Maßnahmen. Die Überlegungen gehen von eher hinweisenden bzw. empfehlenden Maßnahmen über entsprechende ggf. dauerhafte Kontrollmaßnahmen bis hin zu baulichen Maßnahmen wie z.B. in Form von Lkw-Schleusen wie an der A1 bei Leverkusen. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|---|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1480 | Datum 17. April 2018 | 1 Welche Schäden sind in den kommenden Jahren an den Lagern unter den Schützen zu erwarten und welche Einschränkungen sind durch die Schadenbehebungen an den Lagern zu erwarten? 2 Bei der vorgestellten Galeriesanierung entsteht ein Erscheinungsbild ähnlich den Berliner S-Bahn-Bögen. Welche Nutzungen sind für die Nutzung angedacht, die nicht für den fahrenden Verkehr genutzt werden können? 3 Wie können Finanzierungszusagen von Bund und Land schneller erreicht werden als bei der Hochstraße Nord? 4 Die Lager der Pilzhochstraße liegen unter den Stützen. Wie wird das Lager der Galeriebrücke so ausgeführt, das die Pilzhochstraße und die Galeriebrücke spannungsfrei harmonisieren? 5 Nicht verfolgt wurde die Möglichkeit die Hochstraße stillzulegen. Dies würde bedeuten, dass der Verkehr Richtung West z.B. durch die Wredestraße, Richtung Osten z.B. durch die Dammstraße geführt werden müsste. Durch die Überlastung dieser Ausweichstrecken würden sich automatisch auf Radverkehr und öffentlichen Verkehr ergeben. Warum wurde diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen? Warum werden Streusalze verwendet, wenn sie den Bauwerken schaden? Alternativ stehen abstumpfende Materialealien wie Splitt zur Verfügung, die den Bauwerken weniger schaden und somit nachhaltiger sind. Bei Eis und Schnee sind Autofahrer zu vorsichtiger Fahrweise angehalten. Es gibt somit keine Pflicht zur Streusalzverwendung. |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, zu Frage 1: Aktuell sind keine neuen Schäden an den Lagern bekannt. Diese wurden in den Jahren 2015-2016 neu hergestellt. Aus jetziger Sicht sind keine Einschränkungen zur erwarten. zu Frage 2: Aktuell sind die Planungen noch nicht in einem Stadium an dem über eine Nutzung der Flächen unterhalb der neuen Bauwerke nachgedacht werden kann. Es gibt noch viele Detailfragen die im Rahmen der vertieften Planungen beantwortet werden müssen. Erst wenn feststeht, welche Abmessungen die jeweiligen Unterstützungsbauwerke („Galeriebauwerke“) haben, kann über eine Nutzung der Galeriebauwerke nachgedacht werden. Natürlich unter Berücksichtigung, dass oberhalb eine Bundesstraße verläuft und die Galeriebauwerke nach DIN 1076 weiterhin handnah geprüft werden können. Sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten werden im Zuge der weiteren Planung untersucht. Feststeht, dass Angsträume vermieden werden müssen. zu Frage 3: Die Stadt Ludwigshafen hat unmittelbar nach dem Sonderstadtrat den Bundesverkehrsminister, den Bundesfinanzminister, die Ministerpräsidentin und den Landesverkehrsminister angeschrieben und die schwierige Situation noch einmal ausführlich erläutert. Die Baulastträgerschaft liegt derzeit bei der Stadt Ludwigshafen, das heißt Bund und Land müssten nicht fördern! Der Kämmerer der Stadt Ludwigshafen Dieter Feid / der Stadtvorstand |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| | | bemühen sich derzeit um entsprechende Termine bei den Entscheidungsträgern, um noch einmal persönlich das Thema zu erörtern und auf die dringend sanierungsbedürftigen Hochstraßen und deren wesentliche Rolle in der Metropolregion hinzuweisen. Ob und inwieweit sich die Verantwortlichen bei Bund und Land schneller entscheiden bleibt abzuwarten. zu Frage 4: Eine Antwort hierzu ist im jetzigen frühen Planungsstadium nicht fundiert. Dieses sind Detailfragen, welche im Rahmen der Vorplanung geklärt werden müssen. zu Frage 5: Der Straßenzug der Hochstraße Süd ist eine wichtige Verkehrsader für die gesamte Metropolregion, auf ihm fahren mehr Kfz als auf der Hochstraße Nord. Eine Stilllegung des Verkehrsweges und eine Überleitung der Verkehrsströme auf Wredestraße und Dammstraße ist aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht möglich. Im Rahmen der Vorplanung können nur Möglichkeiten betrachtet werden die eine ansatzweise annähernde Leistungsfähigkeit besitzen um diese Verkehrsströme aufnehmen zu können. Antwort Frage 5 zum Streusalz: Die Stadt Ludwigshafen ist verkehrssicherungspflichtig für den im Stadtgebiet verlaufenden Verkehrsweg der B 37. Hierzu steht uns in den Wintermonaten „Lauge“ zur Verfügung, welche bei Schnee und Eis auf der B 37 gestreut wird. Splitt kann bei überfrierender Nässe nicht eingesetzt werden. Zusätzlich existieren entlang der Verkehrsweges B 37 verschiedene Steigungen im Straßenverlauf die im Winter wahrscheinlich ohne Salz nicht überwunden werden können. Entsprechend müssen in den Wintermonaten auch die ganzen Auf- und Abfahrten mit dem entsprechenden Gefälle auch befahrbar bleiben. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1485 | Datum 17. April 2018 | Bauzeit |
| Kategorie Bauzeiten | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | Guten Tag, falls sich die Frage auf die Sanierungszeit der Hochstraße Süd bezieht: Geplant ist es, die Maßnahme Mitte 2020 zu beginnen und bis Ende 2022 abzuschließen. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Hinweis aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Blitzgerät/Radar Hochstraße Süd Höhe Yorkhochhaus wünschenswert |
| Frage ID 1486 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, für die Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage müssen bestimmte rechtliche Voraussetzungen gegeben sein. Insbesondere müsste es sich bei der Messstelle um einen Unfallhäufungsschwerpunkt handeln. Nach der aktuellen Unfallstatistik der Polizei ist dies auf der Hochstraße Süd in Höhe des Yorkhochhauses nicht gegeben. Allerdings überwachen wir regelmäßig vor und auch nach dem Yorkhochhaus mit einer mobilen Messanlage die Geschwindigkeit. An diesen Stellen fahren zwischen 6 % und 9 % der Verkehrsteilnehmer schneller als die vorgegebenen 50 km/h. In Höhe des Yorkhochhauses direkt zu überwachen war bisher nicht möglich. Wir prüfen, ob dies mit der neuen Messtechnik realisiert werden kann. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Wie sieht es mit finanziellen Ausgleich für die Anwohner in unmittelbarer Nähe der Hochstraße Nord. |
| Frage ID 1487 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Nachbarn | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, Betroffene werden im Planfeststellungsverfahren gemäß den gesetzlichen Regelungen entschädigt. Wichtig ist, dass Sie Ihre Betroffenheit im Planfeststellungsverfahren schriftlich mitteilen. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Hinweis aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Als selbstständiger Meister mit Ladengeschäft befürchte ich starke Umsatzeinbußen |
| Frage ID 1488 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Nachbarn | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, bei der Planung der Sanierung der Hochstraße Süd als auch beim Abriss der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadtstraße ist die Erreichbarkeit der Innenstadt von zentraler Bedeutung. Uns ist bewusst, dass diese Straßen Wirtschaftsadern sind – gerade im Hinblick auf die Handwerksbetriebe und Selbstständigen. Wir werden im Zuge der Baumaßnahmen frühzeitig die Bürgerinnen und Bürger über Behinderungen und Umleitungen informieren und die Erreichbarkeit der Innenstadt immer im Auge behalten. Individuelle Fragen können auch gerne mit der Bürgerberatung besprochen oder in einer der Bürgersprechstunden der Oberbürgermeisterin gezielt vorgebracht werden. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Warum wurde zuerst die Süd-Hochstraße bzw. das Fundament saniert (für teures Geld) und dann stellt man fest, dass Süd? |
| Frage ID 1489 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, das Bauwerk „Pilzhochstraße“ wurde nach DIN 1076 kontinuierlich geprüft. Bei der Bestandsaufnahme 2011 wurde von dem damals beauftragten Ingenieurbüro mehrere Schäden aufgenommen, welche behoben werden mussten. Dabei handelte es sich um normale Schadensbilder, wie sie bei Brücken dieses Alters auftreten. Solche Schäden sind beherrschbar und waren bisher auch in laufende Sanierungsplanungen eingetaktet. Als vorrangig erforderliche Maßnahme der Sanierungsplanung wurde die Auswechslung der Lager definiert, welche in den Jahren 2015 - 2016 durchgeführt wurden. Der Schädigungsumfang an den Spanngliedköpfen ist aber erst durch die endoskopischen Aufnahmen im Dezember 2016 festgestellt worden. In Zusammenhang mit der Sanierung der Spanngliedköpfe müssen Eingriffe in die Tragstruktur vorgenommen werden. Somit war zwingend eine statische Nachrechnung vorzunehmen. Dabei stellte es sich heraus, dass die Brücke - legt man die heutigen Berechnungsvorschriften zugrunde - in verschiedenen Bereichen statisch unterdimensioniert ist. |

| | |
|--|--|
| | <p>Dies ist darauf zurück zu führen, dass man zum Zeitpunkt des Baus noch nicht die rechnerischen Möglichkeit hatte, alle statischen Einflüsse zu erfassen. Dass man das erst jetzt festgestellt hat und nicht bereits in den letzten Jahren, liegt daran, dass es bisher überhaupt keinen Grund gab, die Brücke nachzurechnen. Die statische Unterdimensionierung ist das eigentliche Problem, die letztlich zu der Explosion des Sanierungsumfangs führt.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung</p> |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Gibt es eine Alternative, die das Erscheinungsbild der Pilz-Hochstraße erhält? |
| Frage ID 1490 | Datum 17. April 2018 |
| Kategorie Konstruktion | |
| | Antwort der Verwaltung Guten Tag, eine Alternative gibt es leider nicht. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Hätte man bei den ersten Untersuchungen 2010 und 2012 die jetzigen Schäden entdecken müssen? Und rechtzeitig/früher Abhilfe schaffen können? |
| Frage ID 1491 | Datum 17. April 2018 |
| Kategorie Konstruktion | |
| | Antwort der Verwaltung Guten Tag, das Bauwerk „Pilzhochstraße“ wurde nach DIN 1076 kontinuierlich geprüft. Bei der Bestandsaufnahme 2011 wurde von dem damals beauftragten Ingenieurbüro mehrere Schäden aufgenommen, welche behoben werden mussten. Dabei handelte es sich um normale Schadensbilder, wie sie bei Brücken dieses Alters auftreten. Solche Schäden sind beherrschbar und waren bisher auch in laufende Sanierungsplanungen eingetaktet. Als vorrangig erforderliche Maßnahme der Sanierungsplanung wurde die Auswechslung der Lager definiert, welche in den Jahren 2015 - 2016 durchgeführt wurden. Der Schädigungsumfang an den Spanngliedköpfen ist aber erst durch die endoskopischen Aufnahmen im Dezember 2016 festgestellt worden. In Zusammenhang mit der Sanierung der Spanngliedköpfe müssen Eingriffe in die Tragstruktur vorgenommen werden. Somit war zwingend eine statische Nachrechnung vorzunehmen. Dabei stellte es sich heraus, dass die Brücke - legt man die heutigen Berechnungsvorschriften zugrunde - in verschiedenen Bereichen statisch unterdimensioniert ist. |

| | |
|--|---|
| | <p>Dies ist darauf zurück zu führen, dass man zum Zeitpunkt des Baus noch nicht die rechnerischen Möglichkeit hatte, alle statischen Einflüsse zu erfassen. Dass man das erst jetzt festgestellt hat und nicht bereits in den letzten Jahren, liegt daran, dass es bisher überhaupt keinen Grund gab, die Brücke nachzurechnen. Die statische Unterdimensionierung ist das eigentliche Problem, die letztlich zu der Explosion des Sanierungsumfangs führt.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung</p> |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Warum wird nicht in Stahlverbund fertig Bau-Methode auf die vorhandenen Stützen gebaut? (schneller-billiger) |
| Frage ID 1492 | Datum 17. April 2018 |
| Kategorie Konstruktion | |
| | Antwort der Verwaltung Guten Tag, ein Stahlverbundbau auf die vorhandenen Stützen entspricht einer Vollsperrung des Verkehrsweges, weil im Vorfeld der Überbau in ganzer Breite abgebrochen werden muss, um den Stahlverbundbau zu ermöglichen. Diese Möglichkeit einer langen Vollsperrungsphase steht aufgrund des dort vorliegenden Verkehrsaufkommens nicht zur Verfügung. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Wird überlegt, die Hochstraße Nord doch auch zu sanieren statt die ebenerdige Stadtstraße zu bauen? Dies könnte parallel zur Hochstraße Süd begonnen werden. |
| Frage ID 1493 | Datum 17. April 2018 |
| Kategorie Sonstiges | |
| | Antwort der Verwaltung Guten Tag, die Gründe für einen Abriss der Hochstraße Nord wurden in mehreren Bürgerforen ausführlich erläutert und können unter www.ludwigshafen-diskutiert.de nachgelesen werden. Im Ergebnis ist die Hochstraße Nord massiv geschädigt und eine wirtschaftliche Sanierung nicht möglich. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Hinweis aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Ich bin der Meinung wie zahlreiche Bürger eine Sanierung der Hochstraße Nord durchzuführen und die Stadtentwicklung West zurückzustellen. |
| Frage ID 1494 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, die Gründe für einen Abriss der Hochstraße Nord wurden in mehreren Bürgerforen ausführlich erläutert und können unter www.ludwigshafen-diskutiert.de nachgelesen werden. Im Ergebnis ist die Hochstraße Nord massiv geschädigt und eine wirtschaftliche Sanierung nicht möglich. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Hochstraße Nord hätte man mit dem Geld, das bis heute verpulvert wurde, die Hochstraße sanieren können, da anscheinend die Statik nicht gefährdet ist (siehe zusätzlichen LKW-Verkehr) |
| Frage ID 1495 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, bisher sind ausschließlich Planungskosten für die von den Bürgern der Stadt Ludwigshafen bevorzugte und vom Stadtrat beschlossene Variante angefallen. Da die Vergütung nach einer gesetzlich vorgeschriebenen Honorarordnung (wie auch bei Ärzten, Apothekern, Anwälten, ..) erfolgt, gibt es hier keine Spielräume bei der Vergütung. Die Gründe für einen Abriss der Hochstraße Nord wurden in mehreren Bürgerforen ausführlich erläutert und können unter www.ludwigshafen-diskutiert.de nachgelesen werden. Im Ergebnis ist die Hochstraße Nord massiv geschädigt und eine wirtschaftliche Sanierung nicht möglich. Unser Monitoringsystem belegt, dass die zusätzlichen LKW-Verkehre bereits zu einer weiteren Schädigung des Bauwerks geführt haben. Aus diesem Grund bereitet sich die Stadt auf eine vollständige Sperrung des Hochstraßensystems für LKW-Verkehre vor, um im Fall der Fälle schnell reagieren zu können. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Wie wollen Sie es besser machen als am Berliner Platz zur Zeit? |
| Frage ID 1496 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, falls sich die Frage auf das „Metropol“ bezieht: Dies ist ein privates Projekt auf einem privaten Grundstück. Die Stadt hatte bzw. hat auf das Grundstück keinen Zugriff. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Wie wird verhindert, dass wir in einer Reihe mit BER + Stuttgart 21 landen? |
| Frage ID 1497 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, man muss bei einem Projekt immer unterscheiden, ob es sich um Verteuerungen aus der normalen Inflation handelt, die bei langdauernden Maßnahmen deutlich spürbar ist oder ob es sich um kapitale Planungsmängel oder Fehlorganisationen handelt, die zu Kostenexplosionen führen. Bei der Hochstraße Nord wurden alle Risiken durch Gutachten beleuchtet und diesen mit einer sehr guten Planung begegnet. Kostentreibend und zeitintensiv sind auch Umplanungen bis kurz vor Baubeginn. Das wollen wir vermeiden. Auch bei der Hochstraße Süd werden im Rahmen der jetzt beginnenden Vorplanung umfassende Untersuchungen angestellt. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|--|--------------------------------|---|
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Welche Maßnahmen gibt es zum Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs? |
| Frage ID 1498 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Sonstiges | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, die hierzu vorgeschlagenen städtischen Maßnahmen sind unter http://www.ludwigshafen-diskutiert.de/aktuelles/oeepnv-konzept-als-vorlag... zu finden. Darüber hinaus sind Maßnahmen in der Region geplant und zum Teil bereits realisiert. Insbesondere zu nennen sind hier die Kapazitätserhöhung im S-Bahn-Verkehr, die Elektrifizierung und Einbindung des BASF-Gleise zwischen Hauptbahnhof und Werksgelände in das S-Bahn-System sowie die Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Projekt RHB 2015. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Frage aus dem Bürgerforum | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer Ist die Kostenaufteilung für die Hochstraße Nord in absoluten Beträgen fixiert oder bereits prozentual festgelegt, unabhängig von den endgültigen Gesamtkosten? |
| Frage ID 1499 | Datum 17. April 2018 | |
| Kategorie Kosten | | |
| | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, im August 2017 hat der seinerzeitige Verkehrsminister Alexander Dobrindt, MdB, der Stadt Ludwigshafen auf Grundlage der Voranfrage eine Festbetragsfinanzierung bis zu einer Höhe von 154,2 Mio. Euro als nicht rückzahlbaren Zuschuss zugesagt. Dies entspricht einer 60-prozentigen Beteiligung des Bundes an den zuwendungsfähigen Kosten zum Zeitpunkt der Aufstellung der Kostenberechnungen. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Zusagen vom Bund. Vor dem Hintergrund, der im Sonderstadtrat im April 2018 fortgeschriebenen erwarteten Kosten, hat sich Stadt Ludwigshafen deshalb an den Bundesverkehrsminister gewandt und erläutert warum die zugesagte Förderung dynamisiert werden sollte. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|---|--------------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer (1/6) Die geplante Sanierung der „Pilzhochstraße“ ist bekanntlich nur die zweitbeste Lösung. Aufgrund des Zeitdrucks ist gegenwärtig aber keine andere Variante durchführbar. Allen Beteiligten ist klar, dass die diskutierte Variante der Sanierung der „Pilzhochstraße“ nur ein Provisorium ist und nach 30 Jahren (d.h. ab 2052) durch einen Neubau ersetzt werden muss. (...) |
| Frage ID 1507 | Datum 20. April 2018 | |
| Kategorie Sonstige | | |
| | | Antwort der Verwaltung Die Antwort dazu gibt es hier: https://ludwigshafen-diskutiert.de/frage/66-sodass-unmittelbar-im-anschl... * *Die Antwort auf den Beitrag 1/6 ist 6/6 (Frage IDs 1507, 1506, 1505,1504,1503, 1502) ist im Anschluss an Teilbeitrag 6/6 nachzulesen. |
| Frage ID 1506 | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer (2/6) Auch an der sich anschließenden „Weißen Hochstraße“ stehen – bereits ab 2030 – erneut Instandsetzungsarbeiten an. Vor diesem Hintergrund bietet sich meines Erachtens eine integrierte Planung an, die sowohl die „Pilzhochstraße“ als auch die „Weiße Hochstraße“ in den Blick nimmt. Ziel dieser integrierten Planung sollte sein, (...) |
| Frage ID 1505 | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer (3/6) langfristig die gesamte Hochstraße Süd zwischen Pylonbrücke und Rheinbrücke durch eine ebenerdige „Stadtstraße Süd“ zu ersetzen. Zwar sind die Platzverhältnisse aufgrund der dichten Bebauung in beengend. Mit einer ausreichend intensiven Planung bis 2030 sollte dieses Problem jedoch lösbar sein, zumal zu diesem Zeitpunkt die „Stadtstraße Nord“ fertiggestellt sein wird. (...) |
| Frage ID 1504 | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer (4/6) Wenn man die gesamte Hochstraße Süd durch eine ebenerdige „Stadtstraße Süd“ ersetzt, hätte diese eine Länge, bei der sich eine ebenerdige Führung lohnt – anders als bei einer isolierten Tieferlegung nur der „Pilzhochstraße“. Daher meine Fragen: 1. Wird das Galeriebauwerk so geplant, dass später eine Richtungsfahrbahn abgetragen werden kann, (...): |
| Frage ID 1503 | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer (5/6) sodass an deren Stelle mit dem Bau einer ebenerdigen Stadtstraße (oder eines anderen Ersatzes für die Pilzhochstraße) begonnen werden kann? Die gegenwärtige „Pilzhochstraße“ lässt dies ja gerade nicht zu, da beide Richtungsfahrbahnen auf nur einem Pfeiler aufliegen. 2. Wäre eine „abgespeckte“ und billigere Ausführung des Galeriebauwerks mit einer geringeren Lebensdauer möglich, |

| | |
|----------------------|---|
| Frage ID 1502 | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer (6/6) sodass unmittelbar im Anschluss der Fertigstellung der „Stadtstraße Nord“ mit der Tieferlegung der gesamten Hochstraße Süd begonnen werden kann? Ansonsten besteht m.E. die Gefahr, dass mit der sich anschließenden Sanierung der „Weißen Hochstraße“ vollendete Tatsachen geschaffen werden, die einer Gesamtlösung – im Idealfall Tiererlegung – für die gesamte Hochstraße Süd entgegenstehen. |
| | Antwort der Verwaltung Antwort der Verwaltung: Guten Tag, Die dargestellte Lösung mit den Galeriebauwerken ist die einzig technisch und zeitlich umsetzbare Lösung, die uns zur Sicherung des Verkehrsweges B 37 verbleibt. Die Bemessung dieser Galeriebauwerke wird nach der jetzigen gültigen Norm mit allen erforderlichen Nachweisen durchgeführt. Somit kann eine Lebenserwartung von über 30 Jahren gewährleistet werden. Im Rahmen der weiteren Planungen werden die erforderlichen Abmessungen dieser Galeriebauwerke bestimmt. Die unter Frage 1 angesprochenen Überlegungen werden im Rahmen der weiteren Planungen Berücksichtigung finden, da die neuen Rahmenbauwerke nicht unendlich breit gestaltet werden können und mindestens eine Längsfuge bei den breiten Rahmenbauwerken (ca. 30 Meter) notwendig sein wird. Die Ausbildung der Längsfuge könnte somit so gestaltet werden, dass damit die jeweiligen Fahrtrichtungen berücksichtigt werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt kann keiner genau definieren was mit der Hochstraße Süd in der Zukunft passieren wird. Jedoch ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die dann gültigen gesetzlichen und technischen Vorgaben für die Instandsetzung der „Weißen Hochstraße“ eingehalten werden. Eine integrierte Gesamtplanung der kompletten Hochstraße Süd jetzt zu beginnen und die Ergebnisse in die jetzigen Galeriebauwerke einfließen zu lassen ist nicht möglich. Zur Frage 2: Da zum jetzigen Zeitpunkt keiner genau definieren kann was mit der Hochstraße Süd in der Zukunft passieren wird, müssen und werden die neuen Galeriebauwerke nach den gültigen Richtlinien hergestellt. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |

| | | |
|---|--------------------------------|---|
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1533 | Datum 25. April 2018 | Durch die anfallende Mehrbelastung soll zunächst die Konrad-Adenauer Brücke saniert werde. Wieso baut man nicht endlich eine Rheinbrücke nach Mannheim Neckarau? Dadurch würde erst keine Mehrbelastung entstehen, im Gegenteil, der ganze Süd-Verkehr in und durch die Innenstädte Lu/Ma würde wegfallen. |
| Kategorie Verkehr | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, auf den ersten Blick scheint eine Rheinbrücke nach Mannheim-Neckarau nach einer Entlastung auszusehen. Die Gutachten, die hierzu angefertigt wurden, zeigen für die Hochstraßen in Ludwigshafen jedoch nur eine etwa zehnprozentige Entlastung. Gegen diese Rheinquerung gibt es außerdem erhebliche Widerstände aus der Region, z.B. mit Hinblick auf Umweltschutz und die Wirksamkeit. Der Planfeststellungsbeschluss zur Rheinquerung ist aufgehoben worden und die Maßnahme wurde bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen. Selbst, wenn man die Rheinquerung als Tunnel planen würde, gäbe es Hindernisse: Sie ist mit ca. 1 Mrd. Euro Baukosten als Tunnel nicht finanzierbar. Der Zeitpunkt für eine Realisierung – selbst wenn alle fachlichen Probleme gelöst werden würden – liegt weit später als die Fertigstellung der Baumaßnahme Hochstraße Nord. Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung |
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1566 | Datum 2. Mai 2018 | Ich pendle täglich aus Altrip nach LU, mein Mann über MA nach Frankfurt. Die aktuelle Busverbindung ist nicht ausreichen u. sehr oft unpünktlich. Nach MA stehen 8 Sitzplätze (!) für 8 000EW mit der Fährbuslinie zur Verfügung. Der Autoverkehr entsteht in den Umlandgemeinden! Inwiefern werden Rhein-Pfalz-Kreis auch Verantwortung übernehmen u. ein angemessenes ÖPNV-Angebot, Radwege ermöglichen? |
| Kategorie Verkehr | | Antwort der Verwaltung Guten Tag, aufgrund der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sind die Möglichkeiten der Stadt Ludwigshafen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf das eigene Stadtgebiet beschränkt. Für die Gemeinden im Rhein-Pfalz-Kreis wie z.B. Altrip ist hierfür die Kreisverwaltung verantwortlich. Die Kreisverwaltung wurde von der Stadtverwaltung über die anstehenden Baumaßnahmen und deren Auswirkungen frühzeitig informiert. Auch haben wir als Stadtverwaltung dabei die Kreisverwaltung gebeten, entsprechende Möglichkeiten zur ÖPNV-Verbesserung im Rhein-Pfalz-Kreis zu entwickeln. |

| | | |
|---|-----------------------------|--|
| | | <p>Allerdings gibt es nach unserer Kenntnis seitens der Kreisverwaltung bisher keine konkreten Verbesserungsvorschläge. Sollten Sie Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV im Rhein-Pfalz-Kreis haben, so müssten Sie sich direkt an die Kreisverwaltung wenden.</p> <p>Hinsichtlich der Verbesserungen im Radverkehrsangebot werden derzeit nach unserem Kenntnisstand von der Kreisverwaltung, auch im Zusammenhang mit dem angedachten Radschnellweg Schifferstadt - Ludwigshafen, entsprechende Überlegungen angestellt. Zu dem genauen Sachstand dieser Radverkehrsverbesserung können wir als Stadt Ludwigshafen aber keine konkreten Aussagen treffen.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung</p> |
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1567 | Datum 2. Mai 2018 | Bisher habe ich nur von Alternativkonzepten (Umleitung, Stärkung ÖPNV,..) von den Städten LU, MA gehört. Welche Überlegungen gibt es innerhalb des Umlands (Landkreise) für den Umstieg auf ÖPNV? Wie kommen die Bürger der Gemeinden besser an die S-Bahnhöfe? z.B. aus Altrip? |
| Kategorie Verkehr | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | <p>Guten Tag, aufgrund der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sind die Möglichkeiten der Stadt Ludwigshafen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf das eigene Stadtgebiet beschränkt. Für die Gemeinden im Rhein-Pfalz-Kreis wie z.B. Altrip ist hierfür die Kreisverwaltung verantwortlich. Die Kreisverwaltung wurde von der Stadtverwaltung über die anstehenden Baumaßnahmen und deren Auswirkungen frühzeitig informiert. Auch haben wir als Stadtverwaltung dabei die Kreisverwaltung gebeten, entsprechende Möglichkeiten zur ÖPNV-Verbesserung im Rhein-Pfalz-Kreis zu entwickeln. Allerdings gibt es nach unserer Kenntnis seitens der Kreisverwaltung bisher keine konkreten Verbesserungsvorschläge. Sollten Sie Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV im Rhein-Pfalz-Kreis haben, so müssten Sie sich direkt an die Kreisverwaltung wenden.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung</p> |

| | | |
|---|-----------------------------|--|
| Bereich der Beteiligung Beitrag aus Online-Dialog | | Beiträge der Nutzerrinnen und Nutzer |
| Frage ID 1569 | Datum 2. Mai 2018 | Warum geht die Stadt nicht den Weg wie bei der anderen Hochstraße und reißt die Pilzhochstraße ab mit einer ebenerdigen Straßenführung, von Mannheim kommend direkt nach Ende der Konrad-Adenauer-Brücke unter Verwendung des freien Grundstücks rechts der Brücke für Auf- und Abfahrten? Von der A 650 mit Ende Abfahrt Gartenstadt und Benutzung der Pasadenaallee? Nur eine Überführung über den Hbf muss saniert bzw. erhalten bleiben. Das Polizeipräsidium kann woanders besser hin und die wegfallenden Parkplätze sind verzichtbar. Parken in LU sollte gebührenpflichtig sein. Verbleibt es bei der Hochstraßenlösung, werden die Instandhaltungskosten die Stadt auffressen. |
| Kategorie Konstruktion | | |
| | | Antwort der Verwaltung |
| | | <p>Guten Tag, der Straßenzug der Hochstraße Süd ist eine wichtige Verkehrsader für die gesamte Metropolregion, auf ihm fahren mehr Kfz als auch der Hochstraße Nord. Ein Abbruch mit Neubau würde eine Totsperrung über mindestens 3 Jahre bedeuten. Parallele Baustraßen sind wegen des Bahndamms und der Bebauungen fast direkt am Fahrbahnrand nicht möglich. In dieser Zeit wäre die Hochstraße Nord sehr stark belastet, was dort zu einem erhöhten Risiko des Versagens führt. Deshalb musste ein Weg gefunden werden, um eine Sanierung zu betreiben, die den Verkehrsweg möglichst gering beeinträchtigt. Eine dauerhafte Tieferlegung ist bei der Hochstraße Süd grundsätzlich anderes zu betrachten als bei der Hochstraße Nord. Die Hochstraße Nord ist länger und an den Seiten gibt es große Freiräume die eine ebenerdige Führung ermöglichen. Der Abschnitt „Pilzhochstraße“ der Hochstraße Süd ist nur ca. 500m lang. An der einen Seite befindet sich der hohe Bahndamm und an der anderen Seite Wohnbebauung zusätzlich durchquert die Pilzhochstraße zwei Verkehrswege (Mundenheimer Straße, Berliner Straße). Beide Verkehrswege müssen aufrecht erhalten werden. Unabhängig davon müsste für eine Tieferlegung Rampen hergestellt werden, um von den jeweils anschließenden Brücken auf eine ebenerdige Verkehrsführung zu gelangen. Aus diesen Gründen ist eine Tieferlegung technisch nicht sinnvoll.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Ihre Stadtverwaltung</p> |



Sanierung der Hochstraßen wirft viele Fragen auf

Gut 300 Besucher sind gestern Abend zu einem Bürgerforum zu den Hochstraßenprojekten in den Pfalzbauprojekten gekommen, darunter auch Anwohner und Pendler. Die Sanierung der „Hochstraße“, ein rund 500 Meter langes Teilstück der Hochstraße Süd, stellt Ludwigshafen vor große Herausforderungen. - Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Kämmerer Dieter Feid (beide SPD), Baudezernent Klaus Dillinger (CDU, von rechts) sowie Fachingenieure und Cheflöcherer informierten bei dem Forum über das Schadensbild an der Hochstraße Süd und den Bau einer Brücke als Stütze unter der Konstruktion. Auch die Auswirkungen auf die Planungen und den Zeitplan für den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau einer ebenerdigen Stadtstraße als Ersatz waren Thema. Dieses Projekt verschiebt sich um einhalb bis zwei

Mit Bus und Bahn gegen den Verkehrsinfarkt

RVN: Zusätzliche Angebote während der Hochstraßen-Projekte

Von unserem Redaktionsmitglied **Julian Eistetter**

LUDWIGSHAFEN. Mit Investitionen in Millionenhöhe und einer Ausweitung ihres Angebots will die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RVN) in den Jahren während der Großbauprojekte an beiden Ludwigshafener Hochstraßen einen Verkehrskollaps in der Chemiestadt vermeiden. Ein entsprechendes Konzept hat der Technische Geschäftsführer Martin in der Beek den Stadträten - wie gestern kurz berichtet - vorgestellt. Ziel ist es, möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr zu bewegen“, erklärte Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck (SPD). Nachfolgend ein genauerer Blick auf die geplanten Vorhaben:

■ **Die Ausgangslage:** Aktuell nutzen Fahrgäste in Ludwigshafen jährlich 22 Millionen Mal die Straßenbahn. Mit den Buslinien fahren Kunden pro Jahr 10,3 Millionen Mal. Das entspricht einer Maßstabschiffung von 122 Fahrten je Einwohner. Damit kommt der öffentliche Nahverkehr bei der allgemeinen Verkehrsmittelwahl auf 15 Prozent. „Da geht noch mehr“, lautet das Fazit von in der Beek. Eine Untersuchung habe ergeben, dass zu Spitzenzeiten bis zu 20 Prozent des Kiez-Verkehrs auf Bus und Bahn verlagert werden können.

■ **Stadtbahn:** Während des Abrisses der Hochstraße Nord übersquert die Linie 6 nicht wie gewohnt die Kurt-Schumacher-Brücke und muss umgeleitet werden - sie wird mit der Linie 2 verknüpft und fährt künftig über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Feudenheim.

Zur Entlastung in den Hauptverkehrszeiten sollen zeitlich beschränkte Expresslinien eingerichtet werden. Diese fahren im Berufsverkehr alle 20 Minuten aus Rheingönheim und Oggersheim nach Waldstadt und zum Technosetum.

Auch innerstädtisch wird es eine neue Schnellverbindung zwischen Rheingönheim und Feudenheim geben. Diese soll vor allem die Anbindung an die BASF verbessern.

■ **13 neue Straßenbahnen** will die RVN bis Mitte 2021 anschaffen.



Viele Fragen zum Hochstraßen-Konzept

LUDWIGSHAFEN. Auf große Resonanz ist die Bürgerversammlung zur Sanierung der Hochstraße Süd gestern Abend im Pfalzbauprojekt gekommen. Knapp 300 Besucher informierten sich über das Konzept, das eine neue Brücke unter dem alten Bauwerk vorsieht. Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Klaus Dillinger und Kämmerer Dieter Feid stellten die goldentem Pläne vor. Zudem waren im Foyer Stellwände aufgebaut. Weil die Schäden an der Hochstraße vielergrößer sind als vermutet, verzögert sich die Sanierung um fast zwei Jahre. Sie soll bestenfalls Mitte 2020 beginnen und bis Ende 2022 dauern. Zugleich erhoben sich die Gesamtkosten deutlich, die bislang auf 25 Millionen Euro geschätzt werden. Genaue Angaben machte der Kämmerer nicht. „Zuvor müssen wir die Vorplanung abzurufen, die im Herbst vorliegen soll“, erklärte Feid. Ein ausführlicher Bericht folgt in der Donnerstagsausgabe.

Die Rheinpfalz und Mannheimer Morgen am 18. April 2018

- <https://www.rheinpfalz.de/lokal/ludwigshafen/artikel/ludwigshafen-sanierung-der-hochstrasse-sued-teurer-und-aufwendiger-als-angenommen/>
- <https://www.rheinpfalz.de/lokal/ludwigshafen/artikel/hochstrassen-in-ludwigshafen-ob-steinruck-will-kein-neues-dezernat/>
- https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-ludwigshafen-sanierung-der-hochstrasse-sued-erst-ab-mitte-2020- arid,1233750.html
- https://www.morgenweb.de/newsticker/newsticker-dpa_ticker,-ludwigshafen-buergerforum-zur-hochstrasse-im-pfalzbau- tickerid,91717.html
- https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-ludwigshafen-warum-die-sanierung-fruehestens-2020-beginnen-soll- arid,1237157.html
- https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-ludwigshafen-zeitplan-voellig-unrealistisch- arid,1235555.html
- https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-metropolregion-schoene-pause-und-grosse-sorge- arid,1237162.html
- https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-ludwigshafen-nicht-einfach-zu-erkennen- arid,1234928.html
- https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-ludwigshafen-premiere-in-europa- arid,1234246.html
- https://www.focus.de/regional/rheinland-pfalz/ludwigshafen-am-rhein-stadt-ludwigshafen-am-rhein-ob-steinruck-offen-informieren-koordiniert-planen_id_8775374.html
- https://www.rnz.de/nachrichten/metropolregion_artikel,-ludwigshafen-abriss-der-hochstrasse-nord-erst-ab-2021- arid,352266.html
- <http://www.rnf.de/mediathek/video/grosse-plaene-wie-geht-es-weiter-mit-den-hochstrassen-in-ludwigshafen/>
- <http://www.rnf.de/mediathek/video/ludwigshafen-kaputte-hochstrassen-bereiten-verdruss/>
- <http://www.regenbogen.de/nachrichten/regional/rhein-neckar/20180416/mammutprojekt-hochstrasse-nord-abriss-verschiebt-sich>
- https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/ludwigshafen/Hochstrasse-Sued-in-Ludwigshafen-Wirtschaft-fuerchtet-massive-Folgen_hochstrasse-ihk-100.html
- <https://www.mrn-news.de/2018/04/16/ludwigshafen-neue-hiobsbotschaft-fuer-die-ludwigshafener-finanzen-hochstrassen-werden-erheblich-teurer-362320/>
- <https://www.swrfernsehen.de/-/id=7446566/sdpgid=1552783/wc3hha/index.html>

