

Abriss der Hochstraße Nord...  
und was kommt danach?



# Drittes Bürgerforum

Dokumentation



## Impressum



zebralog

### **Zebralog GmbH & Co. KG**

Niederlassung Berlin  
Chausseestraße 8 | 10115 Berlin  
Telefon: (0)30/ 200 540 26 0  
E-Mail: [info@zebralog.de](mailto:info@zebralog.de)  
Internet: [www.zebralog.de](http://www.zebralog.de)

Niederlassung Bonn  
Am Hofgarten 18 | 53113 Bonn  
Telefon: (0)228 - 261 9461

im Auftrag von

**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein

### **Stadtverwaltung Ludwigshafen**

Rathausplatz 20 | 67059 Ludwigshafen am Rhein  
E-Mail: [stadtverwaltung@ludwigshafen.de](mailto:stadtverwaltung@ludwigshafen.de)  
Internet: [www.ludwigshafen.de](http://www.ludwigshafen.de)

**W.E.G.** Wirtschafts  
Entwicklungs  
Gesellschaft  
Ludwigshafen am Rhein mbH

### **W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Ludwigshafen am Rhein mbH**

Rathausplatz 10+12 | 67059 Ludwigshafen  
E-Mail: [info@weg-ludwigshafen.de](mailto:info@weg-ludwigshafen.de)  
Internet: [www.weg-ludwigshafen.de](http://www.weg-ludwigshafen.de)



# Drittes Bürgerforum

Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?

20. Januar 2014 | 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr | Pfalzbau Ludwigshafen

Dokumentation



# Programmablauf



- 19.00 Uhr Dr. Oliver Märker, Zebralog GmbH & Co KG (Moderation)  
**Begrüßung**
- 19.05 Uhr Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse, Stadt Ludwigshafen am Rhein  
**Grußwort**
- 19.15 Uhr Dieter Feid, Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Ludwigshafen am Rhein  
**Einführung aus Sicht des Kämmerers**
- 19.25 Uhr Klaus Dillinger, Dezernent für Bau, Umwelt und Verkehr der Stadt Ludwigshafen am Rhein  
**Einführung in das Thema**
- 19.30 Uhr Johannes Lorch, Ingenieurgesellschaft B44  
**Vorstellung der Varianten und Blickwinkel**  
Die Präsentation zu diesem Vortrag ist als PDF-Dokument abrufbar unter:  
<https://ludwigshafen-diskutiert.de/bibliothek>
- 20.30 Uhr Verständnisfragen aus dem Publikum
- 20.45 Uhr Dr. Oliver Märker, Zebralog GmbH & Co KG (Moderation)  
**Vorstellung der Beteiligungsmöglichkeiten & Überleitung zur Ausstellung**
- ab 20:45 Uhr Ausstellung im Foyer, Präsentation des Echtzeitmodells im Konzertsaal,  
Live-Präsentation der Internet-Plattform im Kammersaal

# Überblick

Das dritte Bürgerforum am 20. Januar 2014 im Pfalzbau Ludwigshafen bildete den Auftakt für den groß angelegten Beteiligungsprozess „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“. Der 20. Januar 2014 markierte einen zentralen Meilenstein innerhalb des Gesamtprozesses. An diesem Termin wurden der Öffentlichkeit erstmals die vier Varianten des Neubaus und die Themen für die Entscheidungsfindung vorgestellt. Zum gleichen Zeitpunkt startete auch der Online-Dialog auf „ludwigshafen-diskutiert.de“.

Ziel der Veranstaltung war es, die Bürgerinnen und Bürger umfassend über die Varianten und die sieben unterschiedliche Blickwinkel zu informieren und damit auf die inhaltliche Diskussion zu den Themenbereichen vorzubereiten. Der Beteiligungsprozess in Ludwigshafen umfasst die Diskussion eines sehr komplexen Infrastrukturvorhabens mit langfristigen Auswirkungen auf die Stadtgestaltung. Die Schaffung einer verständlichen Informationsgrundlage für die Bürgerinnen und Bürger war eine zentrale Voraussetzung für die spätere inhaltliche Auseinandersetzung mit den Themenbereichen und die Formulierung von persönlichen Präferenzen.

Nach einer kurzen Einführung zur Bedeutung und den Rahmenbedingungen des bevorstehenden Prozesses durch die Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse, Dieter Feid (Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Ludwigshafen am Rhein) und Klaus Dillinger (Dezernent für Bau, Umwelt und Verkehr) wurden in einem umfangreichen Folienvortrag die Varianten und ihre unterschiedlichen Auswirkungen von Johannes Lorch (Ingenieurgemeinschaft B44) präsentiert.

In Ergänzung zu der Vortragspräsentation war im Foyer des Pfalzbaus die Ausstellung „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach? Varianten und Blickwinkel“ aufgebaut. Die Bürgerinnen und Bürger hatten in der Ausstellung die Gelegenheit, vertiefende Verständnisfragen zu den Varianten im direkten Gespräch mit den beteiligten Ingenieuren zu diskutieren und auf Karten zu notieren. Die Ausstellung wurde von ca. 20 fachlichen Experten/innen der Stadtverwaltung Ludwigshafen sowie Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Ingenieurbüros betreut. Erfahrene Moderatorinnen und Moderatoren der Zebra-log GmbH & Co. KG unterstützten die Bürgerinnen und Bürger bei der Kontaktaufnahme



Besucherin und Besucher in der Ausstellung



Ausstellung im Foyer

zu geeigneten Ansprechpartnern bzw. bei der Niederschrift von offenen Fragen. Die von den Gästen während der Veranstaltung notierten Fragen wurden im Nachgang von Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung Ludwigshafen beantwortet. Alle eingegangenen Fragen der Öffentlichkeit und die Antworten der Stadtverwaltung aus dem dritten und vierten Bürgerforum können in Anhang zum Auswertungsbericht nachgelesen werden. Der Auswertungsbericht und der Anhang stehen als PDF-Dokumente zum Download bereit unter: <https://ludwigshafen-diskutiert.de/bibliothek>

Neben der Ausstellung wurde während des dritten Bürgerforums auch eine kurze Einführung in die Nutzung der Internetplattform gegeben und die vier Varianten im Rahmen einer computergestützten Echtzeitvisualisierung vorgestellt.

Das öffentliche Interesse an den erstmals vorgestellten Varianten war an diesem Tag sehr groß. Knapp 700 Besucherinnen und Besucher kamen zum dritten Bürgerforum in den Pfalzbau und informierten sich über das bevorstehende Infrastrukturprojekt.

## Einführungsvorträge

### Grußwort



*Dr. Eva Lohse, Oberbürgermeisterin Stadt Ludwigshafen*

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Gäste, ich freue mich sehr, dass Sie heute so zahlreich erschienen sind und so großes Interesse an dem Thema zeigen. Ich begrüße Sie herzlich auch im Namen des Stadtvorstands, Dieter Feid und Klaus Dillinger, Bürgermeister van Vliet und Frau Professor Reifenberg.

Anwesend sind außerdem vom Deutschen Bundestag Staatsministerin Frau Professor Böhmer, vom Rheinland-Pfälzischen Landtag Frau Schneid, von den Stadtratsfraktionen

die Fraktionsvorsitzenden Frau Scharfenberger von der SPD-Fraktion, Herr Jöckel von der CDU-Fraktion und Herr Dr. Schell von der FDP-Fraktion. Ich darf herzlich auch den ersten Bürgermeister der Stadt Mannheim, Herrn Christian Specht begrüßen. Das belegt schon die Bedeutung, die dieses Projekt hat, eben nicht nur für die Stadt Ludwigshafen, sondern für die gesamte Metropolregion Rhein-Neckar und natürlich auch für unsere Schwesterstadt Mannheim.

Die Hochstraße Nord ist ein Sanierungsfall und die Straße muss komplett abgerissen werden. Eine solche Situation stellt aber auch eine Chance für die Stadtentwicklung dar. Die Stadt Ludwigshafen hat eine erfahrene Ingenieurgesellschaft beauftragt, ohne Denkverbote mögliche Varianten des Neubaus zu entwickeln. Wie könnte der Ersatz der Hochstraße Nord aussehen? In Verlauf dieses Prozesses wurden viele unterschiedliche Varianten diskutiert und geprüft. Übrig geblieben sind vier gleichberechtigte Varianten die wir Ihnen heute Abend vorstellen werden.

Es gab zwei Vorgaben zu beachten: Alle Varianten müssen in Bezug auf den Verkehr leistungsfähig sein, das heißt, sie müssen die unterschiedlichen Verkehre aufnehmen



*Rückfrage eines Bürgers nach den Vorträgen*

können. Weiterhin müssen alle Varianten förderfähig sein, denn es ist klar: Die Stadt Ludwigshafen kann ein solches Vorhaben nicht allein stemmen. Es werden für die Umsetzung Zuschüsse von Bund und Land, vielleicht auch von Dritten benötigt. Die Förderfähigkeit ist eine wichtige Grundvoraussetzung und wir sind darüber im kontinuierlichen Gespräch mit dem Bund und dem Land Rheinland Pfalz. Alle vier Varianten sind leistungsfähig und förderfähig.

Die letzten vier verbliebenen Varianten werden wir heute der Öffentlichkeit vorstellen. Zuvor wurde heute Mittag der Stadtrat umfassend informiert. Dieses große Vorhaben „City West – Raum für neue Stadtideen“ hat eine zentrale Bedeutung für die Stadt Ludwigshafen. Es ist eines der großen Stadtentwicklungsvorhaben, wenn nicht sogar das größte Vorhaben der Nachkriegszeit. Die Entscheidung für eine Vorzugsvariante wird unsere Stadt nachhaltig prägen. Die Bedeutung des Vorhabens kann bereits an dem langen zeitlichen Rahmen der Bauphase ersehen werden, denn die zeitliche Dimension des Vorhabens ist immens. Es wird eines der größten innerstädtischen Bauvorhaben in Rheinland-Pfalz sein. Zudem ist es ein sehr komplexes. Die Entscheidung für eine Vorzugsvariante ist nicht einfach. Es ist wichtig, sich zunächst zu informieren und in die Lage zu versetzen, eine Entscheidung treffen zu können. Mit der sehr umfassenden Information der Bürgerinnen und Bürger wollen wir heute Abend beginnen.

Mit Blick auf die Bedeutung des Verfahrens wird heute ein neues Bürgerbeteiligungsverfahren eingeleitet. Sie kennen bereits das Verfahren „Heute für Morgen“ und Sie waren auch schon zu Bürgerforen beispielsweise bei der Gestaltung der Rheingalerie und des Platzes der deutschen Einheit eingeladen. Bei diesem großen Vorhaben wird die Bürgerbeteiligung ausführlicher gestaltet. Wir möchten Sie für das Thema interessieren und Sie qualifizieren, damit Sie sich in die Entscheidung einbringen können.

Es gibt die Bürgerforen, heute findet das dritte statt und in drei Wochen wird ein weiteres Bürgerforum veranstaltet. Es werden Spaziergänge unter der Hochstraße angeboten. Heute wird die Online-Plattform [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) freigeschaltet. Diese Internetseite dient aber auch als Transparenzplattform. Wie in einer Bibliothek können Sie darauf alle Unterlagen einsehen, die uns zur Verfügung stehen. Wir möchten Ihnen die Möglichkeit geben qualifiziert mitzudiskutieren.

Ergänzend zu dem Online Angebot erscheint eine Sonderausgabe des Ludwigshafener Stadtmagazins „Neue LU“. Die Sonderausgabe informiert ebenfalls umfassend über die Varianten und sie enthält einen Fragebogen, den Sie ausfüllen und zurückschicken können. Ich kann Ihnen garantieren, dass alle Einwände der Öffentlichkeit gesammelt und in den Entscheidungsprozess einfließen werden.

Ich möchte mich abschließend bei all denjenigen bedanken, die den heutigen Abend und das sich anschließende Beteiligungsverfahren vorbereitet haben. Ein herzliches Dankeschön zur Vorbereitung dieser Veranstaltung richtet sich an die vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Ludwigshafen. Weiterhin möchte ich mich herzlich bei der Arbeitsgemeinschaft der Ingenieure für die qualifizierte Arbeit des letzten Dreivierteljahres bedanken. Ich möchte mich auch bei Herrn Dr. Märker und der Agentur Zebralog bedanken, die dieses Bürgerbeteiligungsverfahren sehr professionell aufgesetzt haben.

## Einführung des Kämmerers



*Dieter Feid, Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Ludwigshafen am Rhein*

Der Abriss der Hochstraße Nord ist unabweisbar, doch die zentrale Ost-West-Verbindung ist für unsere Stadt und für die gesamte Region unverzichtbar. Diese beiden wichtigen Aspekte sind der Ausgangspunkt für die folgenden Ausführungen zur volkswirtschaftlichen Perspektive des Vorhabens.

Die Regelung im Bundesgesetz ist eindeutig. In Kommunen mit über 80.000 Einwohnern liegt eine Bundesstraße, die eine Ortsdurchfahrt darstellt – und das ist bei der Hochstraße Nord der Fall – in der Baulastträgerschaft der Kommune. Die Stadt Ludwigshafen ist also für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Straße zuständig.

Die vier Varianten für den Neubau erfüllen alle die Grundanforderung an die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Mit Blick auf die voraussichtlichen Herstellungskosten, aber auch in Bezug auf die zu erwarteten Unterhaltskosten für die Pflege, Wartung und Reinigung, unterscheiden sich die vier Varianten aber signifikant.

Momentan gehen wir davon aus, dass ein Baubeginn vor 2018 unwahrscheinlich ist. Die erwartete Bauzeit beträgt je nach Variante zwischen acht Jahren und mehr als 12 Jahren. Anders ausgedrückt: Die neue Straße wird frühestens 2026, aber vielleicht auch erst 2030 fertiggestellt werden können. Das ist ein sehr langer Zeitraum.

Wir befinden uns aktuell noch im Vorplanungsstadium. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die absolute Höhe der Zahlen mit Blick auf den langfristigen Planungshorizont mit gewissen Unsicherheiten und Unwägbarkeiten behaftet ist. Diese Unsicherheiten gelten für alle vier Varianten in ähnlicher Weise. Dennoch sind folgenden Kostenschätzungen sehr wertvoll und aussagekräftig, denn sie können einer Gesamtabwägung zur Auswahl einer Vorzugsvariante zugrunde gelegt werden.

Betrachtet man die Herstellungskosten, bezogen auf einen Baubeginn 2018, so wird deutlich, dass die beiden Hochstraßenvarianten (Hochstraße neu und Hochstraße versetzt) voraussichtlich rund 330 Millionen Euro kosten werden. Die beiden Stadtstraßenvarianten (Stadtstraße kurz und Stadtstraße lang) werden dagegen rund 270 Millionen Euro kosten. Allein bei den Herstellungskosten ergibt sich eine Differenz von rund 60 Millionen Euro bezogen die Straßenführung. Zusätzlich kommen ergänzend zu den Herstellungskosten bei allen Varianten zwischen 9 und 11 Millionen Euro für die Anbindung an das derzeit bestehende Straßennetz hinzu.

Auch die jährlichen Unterhaltskosten unterscheiden sich signifikant. Für die beiden Hochstraßenvarianten werden voraussichtlich je zwei Millionen Euro Unterhaltskosten benötigt. Für den Unterhalt der Stadtstraße kurz werden jährliche Unterhaltskosten von 1,4



*Ausstellung im Foyer: Fachplaner bei der Beantwortung von Fragen*

Millionen Euro, für die Stadtstraße lang rund 1,1 Millionen Euro veranschlagt. Vereinfacht ausgedrückt bedeutet das: Je mehr Brückenbauwerke gebaut werden, desto höher werden die laufenden Unterhaltskosten für die Straße sein.

Auf den ersten Blick mag dieser Betrag gering erscheinen, aber auf einen Zeitraum von 40 Jahren betrachtet und unter Nutzung der Barwertmethode mit zwei Prozent, liegt zwischen der günstigsten Prognose und der ungünstigsten Prognose ein Unterschied von über 25 Millionen Euro. Die Folgekostenproblematik muss also im Blick behalten werden.

Die Stadt Ludwigshafen hat in den letzten Jahren alles getan, um die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Hochstraße Nord aufrechtzuerhalten. Insgesamt wurden in den letzten fünf Jahren rund acht Millionen Euro für Sicherungsmaßnahmen wie etwa Fangnetze, aber auch für den Bauunterhalt und für Gutachter sowie Planungskosten ausgegeben. In diesem Betrag sind die Personalkosten der vielen städtischen und stadtnahen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch nicht eingerechnet. Eines ist aus meiner Sicht klar: Die Stadt Ludwigshafen kann den Abriss der Hochstraße Nord und den Neubau einer neuen Straße nicht allein stemmen. Aktuell wäre es das größte innerstädtische Brückenbauvorhaben in Europa.

Die Hochstraße Nord ist zwar autobahnähnlich ausgebaut, aber sie ist eben keine Autobahn. Unstrittig ist der überörtliche Charakter der Straße. Sie wird zu einem wesentlichen

Teil von Pendlerinnen und Pendlern aus der Vorderpfalz und aus Nordbaden genutzt. Die Finanzierung des Vorhabens, also die Kosten für Abriss und Neubau, sollten vor diesem Hintergrund auch auf mehrere Schultern verteilt werden. Der regionalen und überregionalen Bedeutung der Hochstraße muss auch bei der Finanzierung angemessen Rechnung getragen werden. Die Stadt Ludwigshafen braucht bei der Finanzierung des Vorhabens Unterstützung, hier sind insbesondere der Bund und das Land Rheinland-Pfalz angesprochen.

Mit den potenziellen Hauptfördergebern Bund und dem Land Rheinland-Pfalz ist die Vorgehensweise genau besprochen worden. Konkrete Finanzierungsgespräche werden aber erst nach der Festlegung einer Vorzugsvariante stattfinden. Alle vier Varianten, die heute vorgestellt und in der Folgezeit diskutiert werden, sind aus Sicht des Landes und des Bundes grundsätzlich förderfähig.

Bei der künftigen Diskussion um die Frage „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“ wird die Kosten- und Finanzierungsfrage aufgrund der städtischen Haushaltslage und der Schuldenbremsen in Bund und Land eine zentrale Rolle spielen. Eine Entscheidung allein an der Höhe der zu erwartenden Herstellungskosten festzumachen, würde der Bedeutung dieses Projektes allerdings bei Weitem nicht gerecht werden. Andere Blickwinkel sind mindestens ebenso bedeutsam und in eine Gesamtabwägung zur Festlegung einer Vorzugsvariante zu berücksichtigen.



Ausstellung im Foyer: Fachplaner im Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern



Oliver Krebs (V-Kon.media GmbH) bei der Vorführung des Echtzeitmodells zu den einzelnen Varianten

Die neue Straße wird auf Jahrzehnte hinaus das Stadtbild Ludwigshafens maßgeblich prägen. Je nach Variante können sich daraus erhebliche richtungsweisende städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten ergeben. Diese große Herausforderung sollten wir auch als große Chance. In den nächsten Wochen geht es um die beste Lösung für Ludwigshafen. Anschließend wird es darum gehen, eine angemessene, gerechte und nachhaltige

Finanzierung für diese überregional bedeutende und unverzichtbare Ost-West-Verbindung sicherzustellen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich wünsche uns heute Abend und in den kommenden Wochen eine gute und konstruktive Diskussion mit vielen wertvollen Beiträgen von Ihnen. Ich bedanke mich sehr für Ihre Aufmerksamkeit.

## Einführung in das Thema



*Klaus Dillinger, Dezernent für Bau, Umwelt und Verkehr der Stadt Ludwigshafen am Rhein*

Die vier Varianten, die heute vorgestellt werden, sind alle machbar, umsetzungsfähig und leistungsfähig und sie sind alle das Ergebnis eines langen Planungsprozesses. Auf Basis dieser Varianten wollen wir in den nächsten Wochen gemeinsam mit Ihnen nicht nur ein Verkehrsprojekt, sondern ein Stadtentwicklungsprojekt diskutieren.

Seit 2010 sind zahlreiche Anregungen, aber auch Kritik in den verschiedenen Bürgerforen eingebracht worden. Die vier Varianten die nun zur Diskussion stehen wurden in den letzten Monaten durch die Ingenieurgesellschaft B44 und den städtischen Lenkungskreis gemeinsam entwickelt. Insgesamt wurden in den letzten 18 Monaten 21 Haupt- und 54

Untervarianten ausführlich getestet und auf „Herz und Nieren“ geprüft. An diesem Prozess waren etwa 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Ingenieurgesellschaft B44 und etwa 25 Angestellte der Stadtverwaltung Ludwigshafen sowie der W.E.G. Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Ludwigshafen beteiligt.

Die Ingenieurgesellschaft B44 setzt sich aus Ingenieurbüros unterschiedlicher Disziplinen zusammen. Johannes Lorch, von Schüßler-Plan aus Frankfurt am Main, wird in seiner Funktion als leitender Ingenieur der Ingenieurgesellschaft B44 in der nachfolgenden Präsentation die vier Varianten und die unterschiedlichen Blickwinkel darauf vorstellen. Weiterhin gehören der Ingenieurgesellschaft B44 an: Die SSF Ingenieure AG aus München, zuständig für die Tragwerksplanung, das Büro KUG Ingenieure GmbH & Co. KG aus Ludwigshafen, zuständig für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen und die Durth Roos Consulting GmbH aus Darmstadt, zuständig für die Leistungsnachweise, die zukünftige Straße braucht, um auch den Anforderungen in 25 Jahren noch zu genügen.

Diese vier Hauptbüros wurden von der V.KON.media GmbH in Trier unterstützt, zuständig für die Visualisierungen der Straße. Alle Visualisierungen zum Autoverkehr die heute Abend aber auch im Internet gezeigt werden, bilden immer die Spitzenstunde der Verkehrsbelastung ab. So kann sichergestellt werden, dass die heutige Verkehrsbelastung aber auch die

zukünftig prognostizierten Verkehrsströme auf jedweder Straßenlösung abgebildet werden können. An dem gesamten Planungsprozess waren aber auch Gutachter für die Schall- und Lufthygiene sowie für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfungen beteiligt. Abschließend sei noch das Büro Dr. Reintz aus Aachen genannt, das gemeinsam mit dem Bereich Stadtplanung in der Stadtverwaltung Ludwigshafen die städtebaulichen Konfigurationen erarbeitet hat.

Diese unterschiedlichen Büros haben ihre spezifischen Kompetenzen eingebracht und heute kann ein abgerundetes Bild der vier Varianten zur Diskussion gestellt werden. Diese Informationsgrundlage ermöglicht es Ihnen, sich ein fundiertes Meinungsbild zu machen und gemeinsam in die Diskussion um eine Vorzugsvariante anzustoßen. Die öffentliche Diskussion soll auch dazu beitragen, eine Entscheidung der Politik vorzubereiten. Die Entscheidung wird im Laufe des Jahres 2014 stattfinden, frühestmöglich allerdings im Frühjahr 2014.

Sollten seitens der Öffentlichkeit oder des Stadtrates weitere Anforderungen im Verlauf des Verfahrens an Bedeutung gewinnen, die aktuell noch nicht vertiefend untersucht wurden, dann kann das Verfahren verlängert werden, um auch neuen Anforderungen ausreichend Untersuchungszeit entgegenbringen zu können.

Die Hochstraße Nord ist kein Sanierungsfall, sondern sie muss abgebrochen werden. Heute und in den nächsten Wochen wird über die Möglichkeit diskutiert, wie ein solcher Straßenzug wieder aufgebaut werden kann.

