



# Herzlich Willkommen! Bürgerforum Hochstraßen

10. April 2019 | Pfalzbau

*WEG*

**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein



# Von der Hochstraße Nord zur Stadtstraße

## Projektleiter Hochstraße Nord

Dipl.-Bauingenieur Björn Berlenbach

Bereich Tiefbau, Stadtverwaltung Ludwigshafen



# 1. Schadensbilder und Ausgangslage

Die Hochstraße Nord weist große **Schäden und Defizite** auf.

- Sanierung ist nicht wirtschaftlich möglich
- **Ersatzbau** notwendig.

**Bund und Land unterstützen** einen Ersatzbau (2011), der

- ✓ der **überregionalen Bedeutung** der Straße gerecht wird, also
- ✓ den zur erwartenden **Verkehr aufnehmen** kann,
- ✓ der **wirtschaftlich** und **nachhaltig** ist.

Die Stadt Ludwigshafen sieht eine Chance für die Stadtentwicklung:  
In City West können neue **Wohnungen** und **Arbeitsplätze** entstehen.



# 2. Das Planungsverfahren



## Die Planung eines großen Infrastrukturvorhabens

- ist aufwändig und nimmt viel Zeit in Anspruch
- viele Fachrichtungen arbeiten an einem Ziel
- europaweite Ausschreibungen und Beauftragung Ingenieurgemeinschaft
- folgt strikt gesetzlich vorgeschriebene Planungsschritten
- ist Transparenz und Bürgerbeteiligung verpflichtet.

# 2. Das Planungsverfahren



# 3. Variantendiskussion



Ingenieurgemeinschaft und Stadtverwaltung haben **viele unterschiedliche Ersatzvarianten** für die Hochstraße Nord geprüft.

Zu Beginn 2014 stehen vier technisch machbare Varianten für einen Ersatzbau **öffentlich und gleichberechtigt** zur Diskussion:



Hochstraße neu



Hochstraße versetzt



Stadtstraße kurz



Stadtstraße lang

**Baukosten**  
333 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
mehr als 12 Jahre, davon rund 10 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 116.000 qm  
**Wohnraum** für 590 Menschen  
**neue Arbeitsplätze** für 2.500 Menschen

Hochstraße neu

**Baukosten**  
333 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
rund 8 Jahre, davon rund 6 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 94.000 qm  
**Wohnraum** für 480 Menschen  
**neue Arbeitsplätze** für 2.000 Menschen

Hochstraße versetzt

**Baukosten**  
275 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
gut 10 Jahre, davon rund 8 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 295.000 qm  
**Wohnraum** für 3.000 Menschen  
**neue Arbeitsplätze** für 4.200 Menschen

Stadtstraße kurz

**Baukosten**  
267 Millionen Euro  
**Gesamtbauzeit**  
weniger als 8 Jahre, davon rund 5 Jahre starke Beeinträchtigungen  
**Realisierbare Bruttogeschossfläche**  
~ 340.000 qm  
**Wohnraum** für 3.450 Menschen  
**neue Arbeitsplätze** für 4.860 Menschen

Stadtstraße lang

# 3. Variantendiskussion

In der ersten intensiven Phase der Bürgerbeteiligung (freiwilliges und beratendes Verfahren) wollte die Stadtverwaltung wissen:

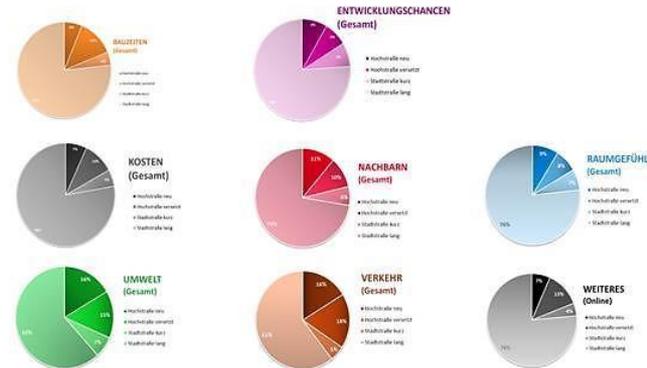
- Was ist den Bürger\*innen bei der weiteren Planung **besonders wichtig**?
- Welche **Vorteile und Nachteile** haben die Varianten?
- Welche **Überlegungen** sollen in die weiteren Planungen **einfließen**?

Dafür wurden alle Informationen aufbereitet.



# 4. Weichenstellung

- ✓ Über alle Blickwinkel hinweg findet die **Stadtstraße die größte Zustimmung**.
- ✓ Bürger\*innen geben den Planer\*innen **Hinweise** mit auf den Weg.
- ✓ Der **Stadtrat** stimmt 2014 mit großer Mehrheit dafür, mit der Stadtstraße weiter zu planen.
- ✓ Er verbindet sein Votum mit klaren **Arbeitsaufträgen**.



# 4. Weichenstellung

**Ingenieurgemeinschaft und Stadtverwaltung nehmen Hinweise und Aufträge von Bürgerschaft und Politik in ihre weitere Planung auf:**

- ✓ Verbesserung ÖPNV
- ✓ Klarere Verkehrsführung am Nordbrückenkopf (Abriss Würfelbunker)
- ✓ Bessere Verbindungen für Fußgänger\*innen
- ✓ Einfache Verbindungen für Radfahrer\*innen
- ✓ Vorbereitung Grünkonzept
- ✓ Bürgerinformation und -beteiligung
- ✓ und vieles mehr



# 5. Planungs- und Beteiligungsschritte



- ✓ 2015: weiterentwickelte Stadtstraße mit Hinweisen aus Politik & Bürgerschaft
- ✓ 2016: Bürgerbeteiligung zur Verbesserung des ÖPNV
- ✓ Verkehrslenkungskonzept: ab 2018 Verknüpfung mit Masterplan Green City
- ✓ Erste Ideenskizzen zur Stadtplanung und Begrünung
- ✓ August 2017: Finanzierungszusage durch Land und Bund
- ✓ September 2017: Entwurfsplanung der Stadtstraße vorgestellt
- ✓ 2018 Stadtrat beschließt das Maßnahmenpaket ÖPNV

# 5. Planungs- und Beteiligungsschritte



**2018: Start des Planfeststellungsverfahrens „für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen im Zuge der B 44“ durch den Landesbetrieb Mobilität als übergeordnete Straßenbaubehörde**

- ✓ Größter Meilenstein im Planungsverfahren ist erreicht
- ✓ Verfahren wird derzeit bearbeitet
- ✓ Solide Planungen, große Planungssicherheit, auch durch frühzeitige Bürgerbeteiligung

# 6. Wer plant alles mit?



# 7. Die Stadtstraße

- ✓ Verbindet die A 650 bis Schumacher-Brücke
- ✓ Mehrspurige, rund 860 Meter lange, ebenerdige Straße zwischen der Lorientallee und Kurt-Schumacher-Brücke
- ✓ Wirtschaftlichste Variante
- ✓ Verkehrlich leistungsfähig
- ✓ Gesamtbauzeit rund 8 Jahre, Verkehrsbeeinträchtigungen rund 4,5 Jahre
- ✓ Verknüpfung von Mitte und Hemshof



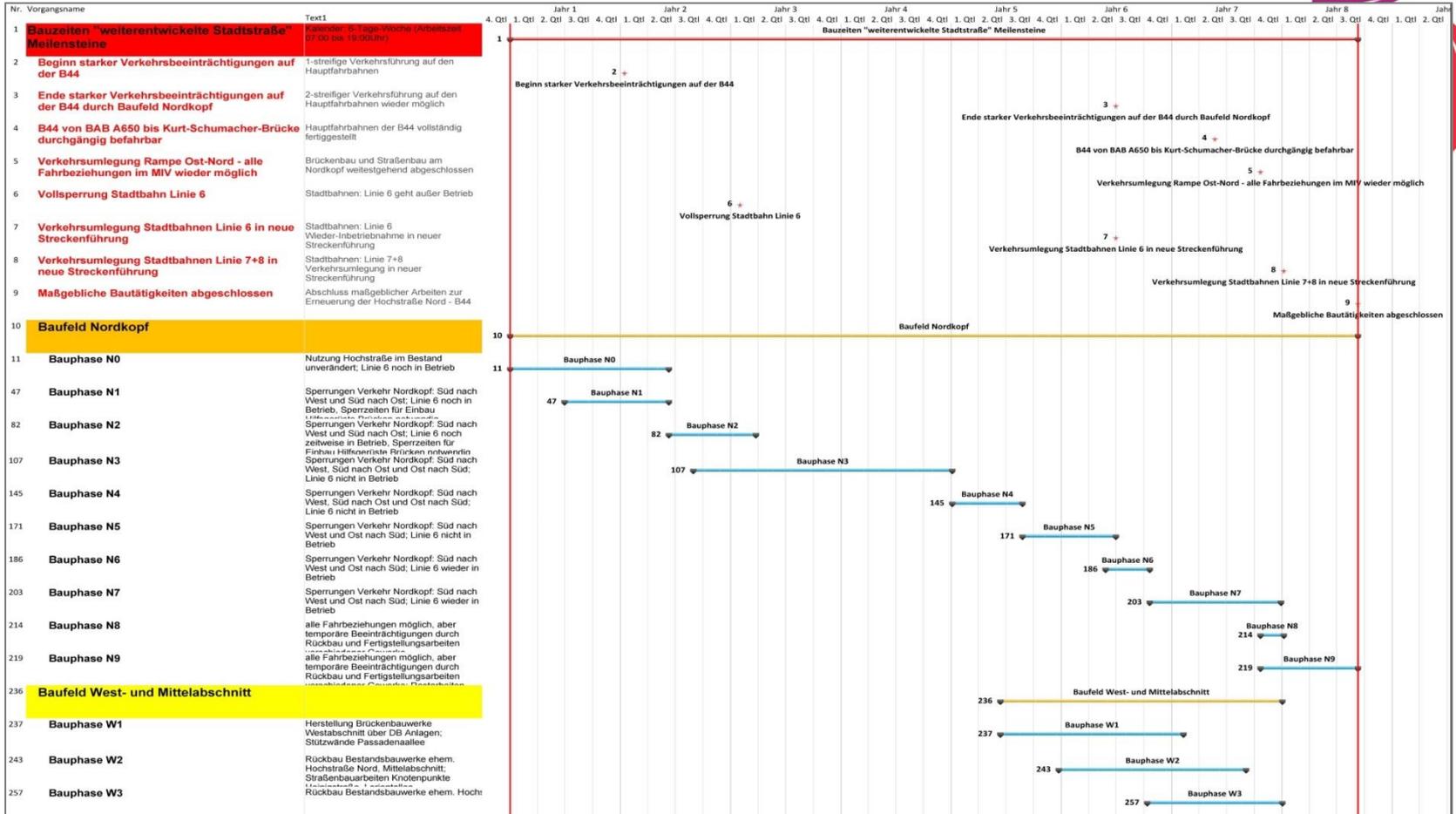
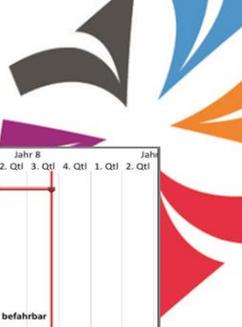
# 7. Die Stadtstraße

- ✓ Städtebauliches Potenzial mit Platz für Wohnraum und Büros
- ✓ Verbindung zum Rhein und entlang des Rheins/Begrünung
- ✓ Geplante Fertigstellung 2029





# 8. Wann beginnen die Bauarbeiten?



## 8. Wann beginnen die Bauarbeiten?

Planungen zum Abriss der Hochstraße Nord und vorbereitende Arbeiten:

- Frühjahr 2019: Rodungsarbeiten am Spitzbunker als Vorbereitung für Leitungsumlegungen (Telekommunikation)
- Sommer 2019: Vorbereitung des C-Tunnels, Entfernung Gleise, Signaltechnik und Oberleitungen
- Anfang 2020: Beginn der Verlegung Hauptabwasserkanal, teilweise Nutzung des ehemaligen C-Tunnels
- Mitte 2020: Freimachen des Baufelds an der Westbrücke und Abriss des „Würfelbunkers“
- ab 2021: Baubeginn Brücke über die Bahnanlagen im Westen, Verlängerung BASF-Tunnel





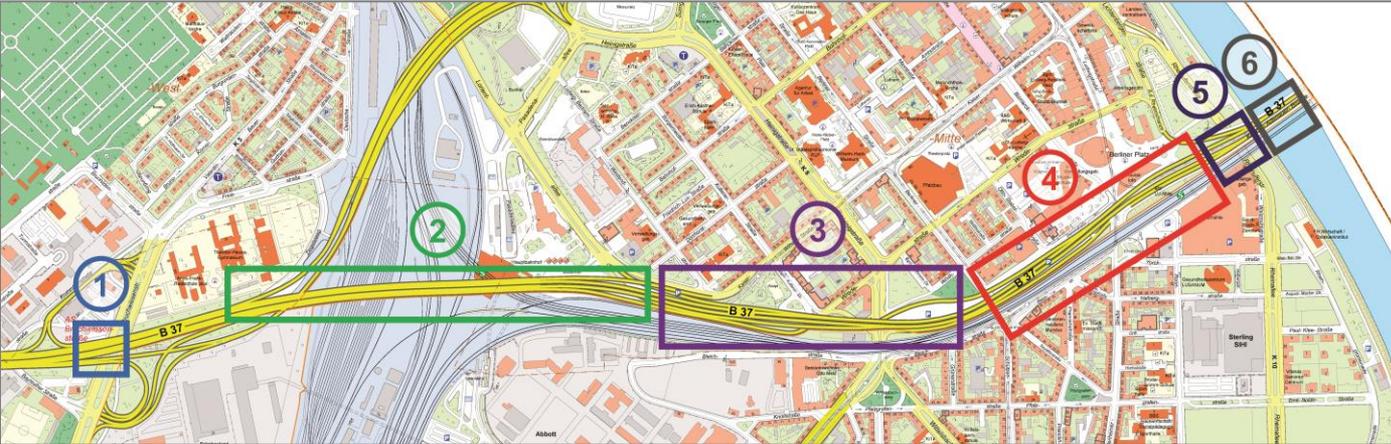
# Hochstraße Süd

Was wird geplant? – Wie geht es weiter?

## Projektleiter Hochstraße Süd

Dipl.-Bauingenieur Georgios Astyrakakis  
Bereich Tiefbau, Stadtverwaltung Ludwigshafen

# 1. Worum geht es?



- ① Brücke Bruchwiesenknotten
- ② Pylonbrücke
- ③ Weiße Hochstraße
- ④ Pilzhochstraße
- ⑤ Rheinvorlandbrücke
- ⑥ Konrad-Adenauer-Brücke

Bezeichnung	Brücke Bruchwiesenknotten	Pylonbrücke	Weiße Hochstraße	Pilzhochstraße	Rheinvorlandbrücke	Konrad-Adenauer-Brücke
Baujahr	1968	1968	1968	1959	2003	1958
Letzte Sanierungen	Fahrbahndeckschicht, Betoninstandsetzung und Übergangskonstruktion <b>2015 bis 2017</b>	Korrosionsschutz <b>2004 bis 2008</b>	Abdichtung, Betoninstandsetzung und Übergangskonstruktion <b>1998 bis 2003</b>	Abdichtung Betoninstandsetzung und Übergangskonstruktion <b>1985 bis 1988</b>		Sanierungen im Auftrag von Ludwigshafen durch die Stadt Mannheim auszuführen
		Übergangskonstruktion <b>2013 bis 2015</b>				



# 1. Worum geht es?

Die Pilzhochstraße:

- Rund 500 Meter lang, zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung
- **Zehn Teilbauwerke** (Fahrbahnplatte) auf zwei bzw. drei Einzelstützen („Pilze“)
- Sehr **seltene Konstruktion**
- Altersbedingter **Sanierungsbedarf**



## 2. Wie wurde geplant?

- ✓ Mai 2016: Beauftragung der **Voruntersuchung** an Fachbüro
- ✓ 2. Halbjahr 2016: **Baustoffuntersuchung**, teilweise Öffnung des Brückenkörpers, **statische Nachrechnungen**
- ✓ Spätsommer 2017: Feststellung **statischer Defizite**
- ✓ Folge: Bauwerk muss dringend entlastet werden, Vorbereitung des **Lkw-Fahrverbots** (seit Herbst 2017 umgesetzt)
- ✓ **Beteiligte:** Beauftragtes Fachbüro, externer Prüfstatiker, Landesbetrieb Mobilität als übergeordnete Straßenbaubehörde, Stadtverwaltung Ludwigshafen



## 2. Wie wurde geplant?

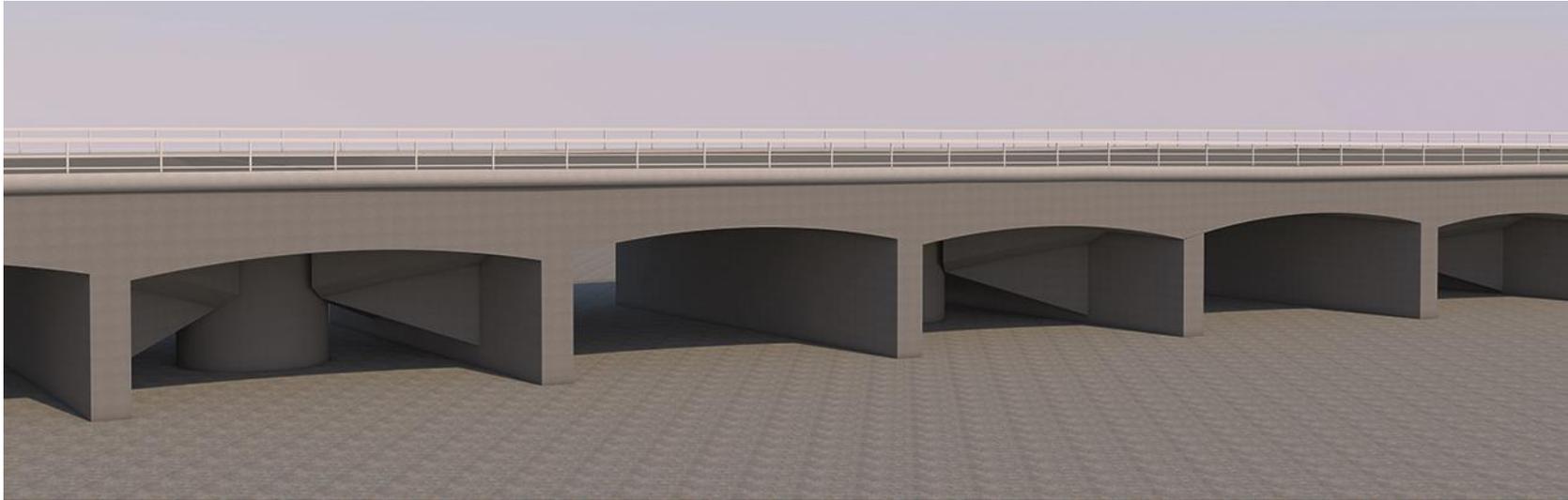
Die beteiligten Planer\*innen hatten u.a. folgende **Vorgaben** zu beachten:

- Fertigstellung vor Abriss der Hochstraße Nord
- Vermeidung von Vollsperrungen
- Uneingeschränkte Befahrbarkeit auch für Lkw nach der Sanierung



## 2. Wie wurde geplant?

- Sanierungskonzept „Galeriebauwerk“ war vor dem Hintergrund der eben genannten Vorgaben (Sanierung vor der Hochstraße Nord, Sanierung bei laufendem Betrieb, ...) die einzig machbare Lösung
- Vorstellung im Stadtrat und Bürgerforum im April 2018



# 3. Warum wird nun neu geplant?

Weiterführende Planungen zum „Galeriebauwerk“ ergaben:

- **Planungs- und Bauzeit** wären deutlich länger als erwartet
  - **Fertigstellung** bis Beginn des Abrisses der Hochstraße Nord wäre **nicht möglich** gewesen
  - **Längere Phasen mit Vollsperrungen** wären erforderlich gewesen
  - **Kostenschätzung** ca. 120 Mio. Euro
  - Wäre **städtebaulich keine gute Lösung** gewesen
- **Bewertung der Planungsergebnisse** führte daher zur Notwendigkeit neuer Überlegungen und der Aufgabe der bisherigen Vorgaben



# Wie geht es nun weiter?

- ✓ **Abriss der Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße vor der Sanierung der Hochstraße Süd**
- ✓ Für die Hochstraße Süd werden neue **Lösungsvarianten** erarbeitet
- ✓ Weiterhin häufige und intensive **Brückenkontrollen**
- ✓ Sobald neue Varianten vorliegen werden diese vorgestellt und eine **Bürgerbeteiligung** dazu angeboten





# Die Verkehrsplanung: Mobil bleiben – intelligent vernetzen

**Chefplaner Hochstraße Nord**

Dipl.-Ingenieur Johannes Lorch

Schüler-Plan, Ingenieurgemeinschaft B 44

# 1. Das Wichtigste im Überblick

- ✓ Keine Vollsperrung der Hochstraße Nord
- ✓ Brücken über den Rhein bleiben befahrbar für PKW und LKW
- ✓ Mehr und bessere Alternativen zum Auto, z.B. neues ÖPNV-Angebot
- ✓ Bessere Verbindungen und mehr Service für Radfahrer\*innen
- ✓ Verkehrs- und Umleitungskonzepte durch intelligente Leitsysteme
- ✓ Entzerrung der Berufsverkehre durch neue Arbeitsmodelle



## 2. Abriss der Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße



- ✓ Außerhalb der Stoßzeiten kaum Verkehrsbehinderungen durch Bauarbeiten
- ✓ Leistungsfähigkeit mindestens 65 % im Berufsverkehr
- ✓ Entlastung durch besseren ÖPNV und Umleitungskonzept
- ✓ Beginn erheblicher Verkehrsbeeinträchtigungen Anfang 2024, für ca. 4,5 Jahre
- ✓ Geplante Fertigstellung 2029

### 3. Die Hochstraße Süd

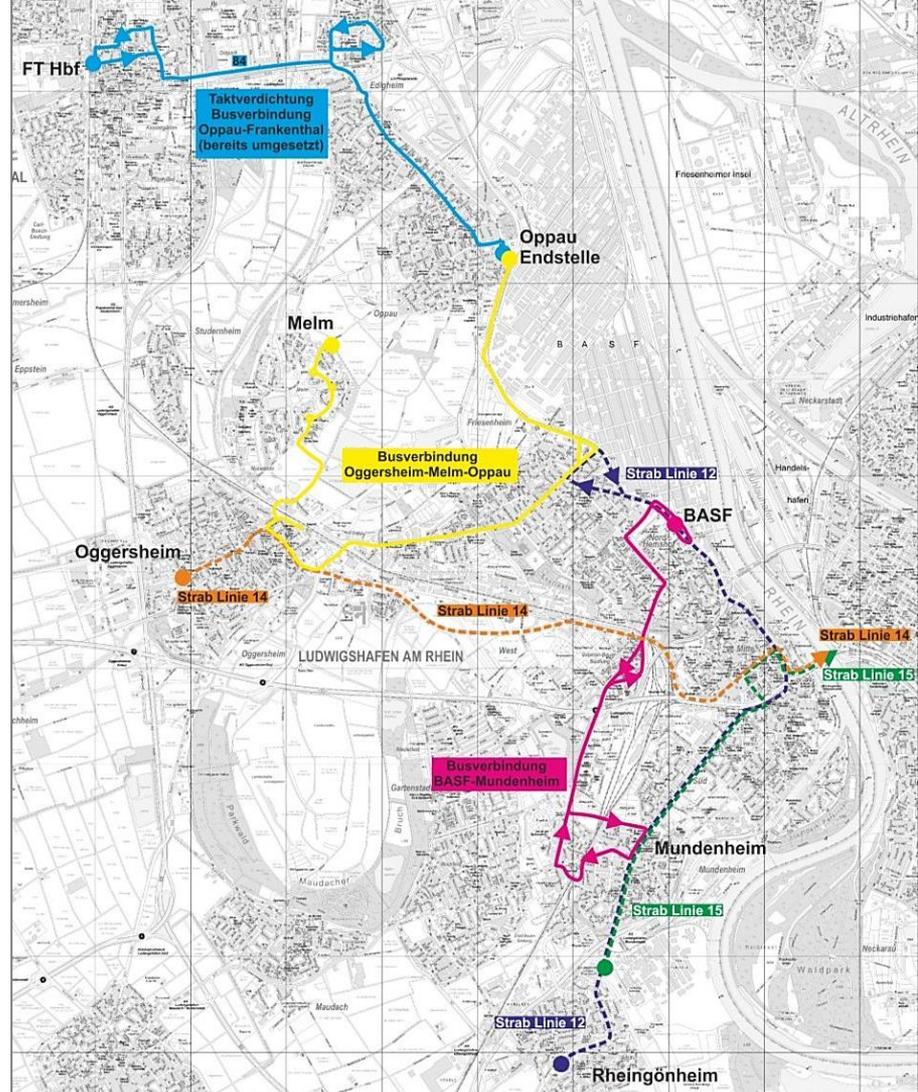
- ✓ Kann vom Pkw-Verkehr genutzt werden
- ✓ Die Lkw-Sperre bleibt
- ✓ Umleitungs- und Verkehrsführungskonzepte werden flexibel angepasst



# 4. Alternativen zum Auto

## Zusatzangebote im ÖPNV

- ✓ Neue Straßenbahn-Expresslinien im Berufsverkehr (BASF, Mannheim)
- ✓ Ergänzende Busspuren (z.B. Innenstadt)
- ✓ ÖPNV hat Vorrang vor dem KfZ-Verkehr
- ✓ Ergänzende Buslinien
- ✓ Bessere Verknüpfungen der Linien



# 4. Alternativen zum Auto



Erste Maßnahmen bereits umgesetzt:

- ✓ S-Bahn (nächste Stufe) zwischen Mainz-Worms-Frankenthal-Ludwigshafen-Mannheim
- ✓ Elektrifizierung des BASF-Gleises: Einbindung des BASF-Verkehrs ins S-Bahn-Netz
- ✓ Rhein-Haardt-Bahn: Zusätzliche Fahrtangebote und kürze Fahrtzeiten
- ✓ Erhöhung der Kapazität der Sitzplätze im S-Bahn-Verkehr



# 5. Verkehrsführungskonzept

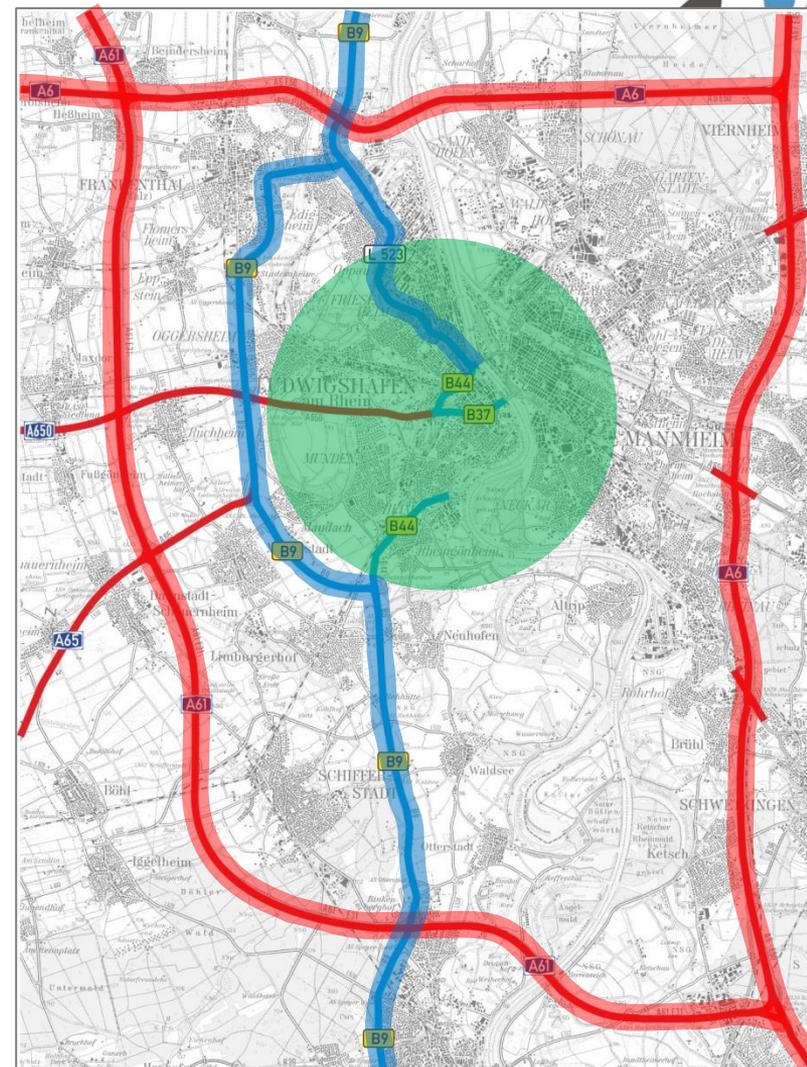
Umleitungsstrecken wurden und werden fit gemacht in Stadt und Region



# 5. Verkehrsführungskonzept

**Drei-Zonen-Konzept** der Verkehrslenkung während der Bauzeit für den

- ✓ **überregionalen Verkehr**
- ✓ **regionalen Verkehr**
- ✓ **innerstädtischen Verkehr**



# 5. Verkehrsführungskonzept

- ✓ Verkehrs- & umweltabhängige Verkehrssteuerung (Masterplan Green City)
- ✓ Digital gestützte Verkehrsinformationen auf unterschiedlichen Geräten



Ludwigshafen über  
37  
44  
35 min  
6 AS Sandhofen  
23 min

Mannheim über  
37  
44  
35 min  
6 AS Sandhofen  
23 min

