



Ludwigshafen diskutiert

Auswertungsbericht der Online-Sprechstunde
zu Ludwigshafens Hochstraßen
- September 2025

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Bereich Kommunikation und Beteiligung

Sigrid Karck

sigrid.karck@ludwigshafen.de

Simone Müller

simone.mueller@ludwigshafen.de

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

www.ludwigshafen-diskutiert.de

Stand: September 2025

Erstellt durch:

ZebraLog GmbH

Kaiserstraße 31

53113 Bonn

Malte Steinbach

steinbach@zebralog.de

Jay Schumann

schumann@zebralog.de

Dario Pösse

d.poesse@zebralog.de

Titelbild: Stadt Ludwigshafen

Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze.....	4
2	Steckbrief der Online-Sprechstunde.....	5
3	Fragen und Antworten zum Nordbrückenkopf	6
	<i>3.1 Thema Baumaßnahmen/ Planung.....</i>	<i>7</i>
	<i>3.2 Thema Verkehrsführung.....</i>	<i>12</i>
	<i>3.3 Thema ÖPNV.....</i>	<i>20</i>
	<i>3.4 Thema Radverkehr/ Fußwege</i>	<i>23</i>
4	Feedback zur Online-Sprechstunde (Mentimeter)	29

1 Das Wichtigste in Kürze

Die Stadt Ludwigshafen hat am 11. September 2025 erneut zu einer Online-Sprechstunde mit Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Bau- und Umweltdezernent Alexander Thewalt, dem Kämmerer Andreas Schwarz sowie Ingenieuren zu den Bauarbeiten und der Verkehrsführung am Nordbrückenkopf (Hochstraße Nord) eingeladen. Die digitale Veranstaltung fand als Live-Stream statt, den die Bürger*innen auf dem YouTube Kanal der Stadt Ludwigshafen oder auf www.ludwigshafen-diskutiert.de mitverfolgt haben. Die Bürger*innen konnten ihre Fragen zu den Hochstraßen per Chat an das digitale Podium stellen. Auf einer digitalen Pinnwand wurden die Fragen kategorisiert gesammelt und visualisiert. Im Rahmen der Veranstaltung beantworteten die zuständigen Expert*innen 22 Beiträge von Teilnehmenden.

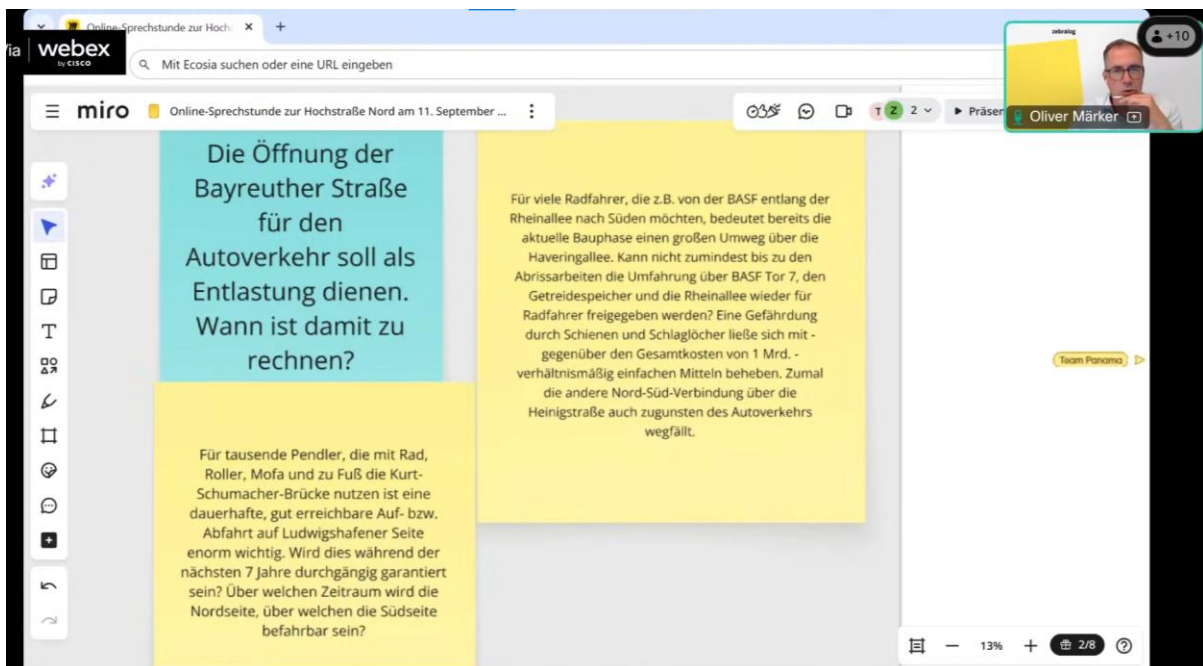


Abbildung 1: Screenshot der Online-Sprechstunde am 11. September 2025

Die Sprechstunde wurde vorab durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit beworben und von einem zweiwöchigen Fragendialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de gerahmt. Durch Teaser auf diversen Internetseiten (www.ludwigshafen.de, www.ludwigshafen-diskutiert.de) und über die Social-Media-Kanäle der Stadt sowie durch Medieninformationen wurde auf das Beteiligungs- und Informationsangebot hingewiesen. Außerdem erfolgte eine Plakatierung von Stellschildern in der Innenstadt und die Anwohner*innen wurden direkt per Anschreiben eingeladen.

2 Steckbrief der Online-Sprechstunde

Online-Sprechstunde

- **Zeitraum:** 11. September 2025, 18:00 bis 20:20 Uhr
- **Besucher*innenzahlen auf einen Blick:**



Rund 30 Bürger*innen verfolgten die Online-Sprechstunde live auf YouTube.



329 Aufrufe
(Stand: 22.10.2025)



55 Beiträge in der Online-Sprechstunde und dem Fragendialog

- **Zugang:**

Die Veranstaltung wurde als Livestream auf der Dialogplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de und dem städtischen YouTube-Kanal gezeigt und ist dort auch weiterhin einsehbar.

Dialogplattform: <https://www.ludwigshafen-diskutiert.de>

YouTube-Video: <https://www.youtube.com/watch?v=n5pkM1b21KA>

- **Ablauf:**

Nach der Begrüßung durch Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, den Bau- und Umweltdezernent Alexander Thewalt, den Kämmerer Andreas Schwarz und die Hauptmoderation gab Eberhard Küssner (Gesamtprojektleiter Hochstraßen, Bauprojektgesellschaft Ludwigshafen, BPG) einen Input zum Projektüberblick. Ein Fokus lag dabei auf einer fachlichen Einführung in den Bauabschnitt Nordbrückenkopf sowie der damit einhergehenden veränderten Verkehrsführung ab Mitte 2026. Anschließend stellte die Moderation die per Chat eingegangenen Fragen der Bürger*innen thematisch gebündelt an die Fachingenieure der Stadtverwaltung sowie der BPG, die Oberbürgermeisterin, den Bau- und Umweltdezernenten sowie den Kämmerer der Stadt.

Die Moderation endete mit einem Hinweis zu weiteren Informationsmöglichkeiten, bevor der Kämmerer Schwarz, Bau- und Umweltdezernent Thewalt und Oberbürgermeisterin Steinruck die Veranstaltung mit einem Ausblickstatement das Veranstaltungsende abrundeten.

3 Fragen und Antworten zum Nordbrückenkopf

Die Fragen aus der Online-Sprechstunde wurden aus dem Chat übertragen. Die mündlichen Antworten der Gesprächspartner*innen der Stadtverwaltung und der BPG wurden verschriftlicht. Für eine bessere Lesbarkeit wurden die Beiträge sprachlich leicht geglättet. Die Fragen und Antworten sind im Folgenden nach Kategorien geordnet und tabellarisch aufgeführt.

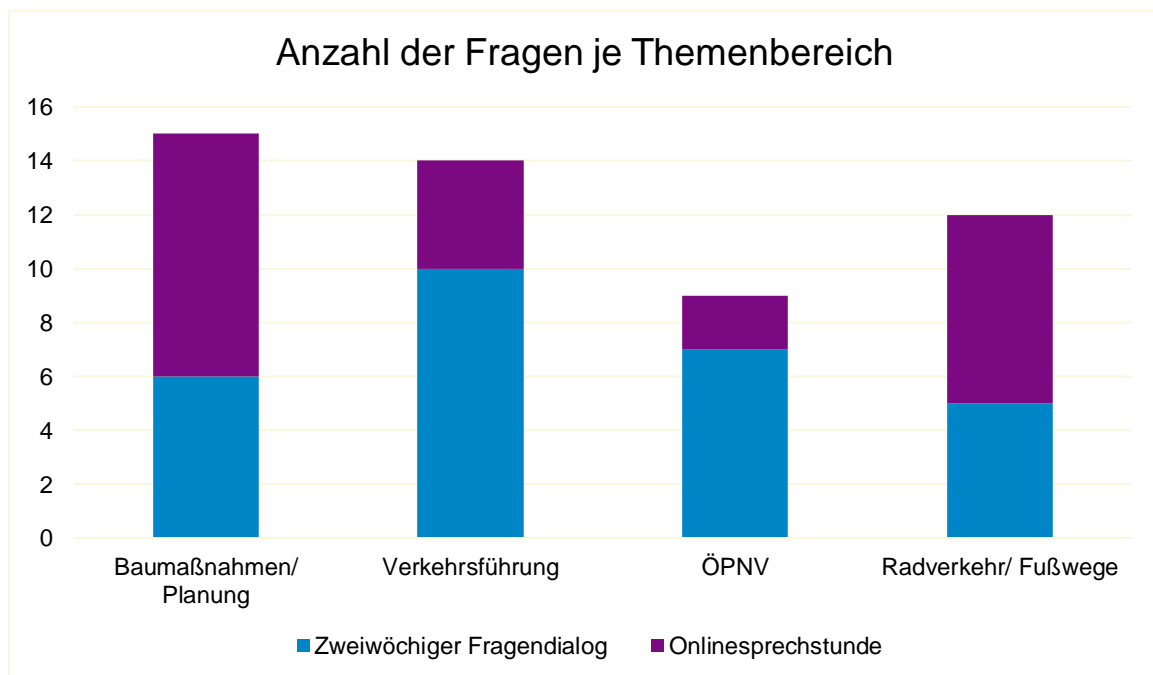


Abbildung 2: Anzahl der Fragen gesamt

3.1 Thema Baumaßnahmen/ Planung

Zweiwöchiger Fragendialog auf ludwigshafen-diskutiert.de	
Frage	Gibt es Überlegungen, den Würfel samt seiner tragenden Stahlkonstruktion an anderer Stelle weiterzuverwenden? Denkbar wäre als Hinweisfläche auf bestimmte Veranstaltungen (elektronischer Bildschirm) an Stadteinfahrten.
Antwort	Der Würfel mit dem Stadtwappen inklusive Stahlgerüst wird abmontiert. Über die weitere Verwendung wird noch entschieden.
Frage	Die Ruthenstraße wird Teil der Umleitungsstrecken während der Baumaßnahmen sein. Allerdings ist die Ruthenstraße zwischen Sternstraße und Brunckstraße alles andere als in einem guten Zustand (Risse in der Fahrbahn, ausgeflickte Schlaglöcher, Fahrbahnabsenkungen usw.). Wird die Ruthenstraße noch vor Beginn der Baumaßnahmen erneuert bzw. in einen angemessenen Zustand versetzt? Dies würde auch für die Anwohner der Ruthenstraße und Brunckstraße 45 zu einer Verminderung der aktuell hohen Lärmbelastung führen.
Antwort	Die konkrete Verkehrsführung der Umleitungsstrecke während der Bauarbeiten am Nordbrückenkopf ab Mitte 2026 wird derzeit noch abgestimmt. Eine flächige Sanierung der Ruthenstraße im Vorfeld ist nicht vorgesehen. Erst vor Kurzem wurde über den weiteren Umgang mit der dort befindlichen provisorischen Verkehrsführung beraten. Punktuelle verkehrssicherheitsgefährdende Schäden werden im Rahmen regelmäßiger Straßenkontrollen beseitigt.
Frage	Als letzten Herbst Verzögerungen bei der Sanierung der Weißen Hochstraße bekannt gegeben wurden, hieß es, diese könnten im Zeitplan für die Helmut-Kohl-Allee durch Anpassungen in der Abfolge der Baumaßnahmen aufgefangen werden. Warum hat sich die aktuell erwartete Fertigstellung jetzt um ein Jahr auf Ende 2032 verschoben, wie dies dem neuesten Bericht zu entnehmen ist?
Antwort	<p>Der Zeitplan für die Sperrung des Nordbrückenkopfes ist schon seit langem festgeschrieben. Alle Arbeiten an der Hochstraße Süd wurden auf diesen Zeitplan hin ausgerichtet.</p> <p>Es findet regelmäßig eine Neubewertung des Gesamtterminplans statt, in welcher die Abläufe angepasst werden. Um eine maximale Transparenz dieses Projektes zu gewährleisten, werden solch relevante Informationen fortwährend kommuniziert.</p>
Kommentar	<p>Vielen Dank für Ihre Antwort!</p> <p>Nach wie vor bin ich interessiert, zu erfahren, welche Gründe denn nun zu einer Neubewertung des Gesamtterminplans mit dem Ergebnis einer um ein</p>

	<p>Jahr verlängerten erwarteten Bauzeit geführt haben. Diese Informationen wurden meines Wissens bisher noch weder über die Presse noch über Berichte in den städtischen Ausschüssen kommuniziert. Sie stellen aber für mich wegen des Einflusses auf die zu erwartenden Kosten und die Dauer der Belastungen durchaus einen wesentlichen Bestandteil einer „maximal transparenten Kommunikation“ dar.</p> <p>Da dies lobenswerterweise Ihr Anspruch ist und dazu mit diesem Forum auch beigetragen wird, freue ich mich auf Ihre weiteren Informationen!</p>
Antwort	<p>Hauptsächlich erfolgte die Anpassung der Bauphasen um die Verkehrsführungen während der Bauzeit zu optimieren um die Einschränkungen für Bürger*innen und Pendler*innen möglichst gering zu halten. Auswirkungen auf die Kosten hat diese Anpassung nach derzeitiger Planung nicht.</p>
Frage	<p>Die Helmut-Kohl-Allee soll Ende 2032 eröffnet werden. Es sollen dann laut Verkehrsprognose über 40.000 Autos am Tag über diese Straße rollen. Voraussetzung dafür ist, dass der Verkehr über die Kurt-Schumacher-Brücke zu- und abfließen kann.</p> <p>In welchem Zustand befindet sich die Brücke und wann wird diese saniert werden müssen? Wie lange wird die Sanierung dauern und was wird sie voraussichtlich kosten?</p>
Antwort	<p>Die Kurt-Schumacher-Brücke wird derzeit statisch nachgerechnet, um zu klären, ob sie die Belastungen des zukünftigen Verkehrs tragen kann. Aktuelle Ergebnisse weisen einen Sanierungsbedarf aus, der noch konkretisiert werden muss. Es ist vorgesehen, die Ertüchtigung und Sanierung der Kurt-Schumacher-Brücke im Zeitfenster der Erstellung der Helmut-Kohl-Allee umzusetzen. Weiterhin werden von der Stadt Mannheim weitere Arbeiten geplant. Hier sind beispielsweise Erneuerungsarbeiten für den Gleisbereich der Straßenbahn geplant.</p> <p>Die Sanierungsarbeiten werden derzeit auf rund 60 Millionen Euro geschätzt, der konkrete Umfang wird sich aus dem Planungsprozess ergeben. Aus den Planungen wird sich dann auch die zeitliche Abwicklung ergeben. Zu diesem frühen Zeitpunkt können außer dem bereits genannten Zeitfenster daher noch keine weiteren Angaben gemacht werden.</p>
Frage	<p>Welchen Vorteil bringt denn tatsächlich die Verschwenkung der Stadtstraße, ohne dass eine allgemein nutzbare West-Ost-Verbindung vorab in Betrieb gehen kann? War dies einmal angepeilt worden, oder hatte ich das falsch interpretiert? Wie ist die Ersparnis an Bauzeit und Kosten durch das nun mögliche parallele Arbeiten einerseits bei den Nachteilen, dass andererseits auch eine größere Fläche sondiert und umgestaltet werden muss, sowie künftig kleinere zusammenhängend nutzbare Grundstücke der City-West entstehen?</p>

Antwort

Durch die Verschwenkung der Stadtstraße rückt diese leicht nach Süden. Dadurch liegen die südlichen Fahrbahnen nicht mehr direkt unter der Hochstraße Nord und können dadurch schon früher hergestellt werden. Die umfangreichen Arbeiten auf dem Parkplatz Jaegerstraße für die Straßenseite Richtung Mannheim hätten in der alten Lage noch nicht erfolgen können. Weiterhin wird die Fläche des Rathaus-Centers für die "ÖPNV-Trasse" verwendet, die eine gute Erschließung der Innenstadt durch den Busverkehr sichert.

In späteren Bauphasen wird der Vorteil sichtbar, wenn bereits die südlichen Brücken der Hochstraße Nord abgerissen werden können und Verkehr auf Teilen der Helmut-Kohl-Allee rollt.

Wichtig ist diese Verschwenkung auch, um wie von Ihnen angesprochen, Vorteile bei Bauzeit und Kosten zu haben. Genau beziffern können wir diese nicht, da sonst zwei Parallelplanungen bis zum Ende hätten durchgeführt werden müssen. Letztendlich bringt die Entzerrung der Bauabläufe immer ein einfacheres Arbeiten mit sich, Behinderungen werden vermieden und so die geplanten Bauzeiten eingehalten. Dies wirkt sich positiv auf die Kosten aus.

Die Größe der verfügbaren Flächen ändert sich nicht, die Flächen sind nun anders auf die Nord- und Südseite verteilt. Der vorliegende Entwurf des Büros Adept, der nun weiterverfolgt wird, zeigt auf, dass die Flächen sehr gut genutzt werden können.

Fragen aus der Onlinesprechstunde vom 11. September 2025**Frage**

Wann wird die Bleichstraßenkurve realisiert? Laut älteren Präsentationen sollte das schon 2025 passieren.

Antwort

Alexander Thewalt: Wir müssen uns bei der Bleichstraßenkurve an den Zeitplan der Hochstraße Süd anpassen. Wann ist Baufreiheit, sodass keine Gerüste mehr stehen, damit unterhalb auch wirklich die Weichen eingebaut werden können? Wir benötigen vier neue Weichen und Gleiskreuzungen. Die Haltestellen müssen mit Haltestellenkanten gebaut werden. Derzeit ist es natürlich optimal, dass wir von Mannheim kommend dort keine Straßenbahn haben. So viel zum Bauablauf der Hochstraße Süd.

Das Gleiche gilt jedoch auch für die Finanzierung dieser Bleichstraßenkurve. Dabei geht es um Fördermittel vom Land Rheinland-Pfalz aus dem Bereich ÖPNV, nicht aus dem Bereich Straße. Das heißt, es ist ein anderer Fördermittelgeber als der, der uns bei den Hochstraßen und Bundesstraßen unterstützt. Es sind das Land und der Bund, allerdings andere Ministerien. Das heißt, der Fördermittelantrag für die Bleichstraßenkurve letzten Sommer war ein eigenes Verfahren.

	<p>Zur Bauzeit der Bleichstraßenkurve: Es ist gewährleistet, dass die Bleichstraßenkurve im nächsten Jahr fertiggestellt ist, sobald die Straßenbahn wieder über die Adenauer-Brücke fahren kann. Das wird der Fall sein, bevor die Straßenbahn über die Schumacher-Brücke außer Betrieb geht. So bleibt unser Straßenbahnnetz zwischen Mannheim und Ludwigshafen immer verbunden. Sie kennen die Zahlen. Wir haben seit letztem Sommer viele Fahrgäste verloren, die jetzt nicht mit der Straßenbahn über den Rhein fahren können. Das entspricht etwa 8.000 Fahrgästen am Tag, die jetzt nicht mehr mit dem ÖPNV fahren. Diese hoffen wir natürlich wieder zu gewinnen, unter anderem durch das bessere Angebot der Expresslinie über die Bleichstraßenkurve.</p>
Frage	<p>Erfolgt die Sperrung der Linie 6 bereits, während die DB-Rheinbrückensanierung noch andauert und entfallen somit die S-Bahn-Halte in Mitte?</p>
Antwort	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Zur Sanierung der Eisenbahnbrücke: Währenddessen kann die S-Bahn nicht am Bahnhof Mitte halten und es fahren wesentlich weniger Züge nach Mannheim. Das ist sehr wichtig. Mit der neuen Bleichstraßenkurve haben wir dann eine sehr schnelle Straßenbahnverbindung vom Hauptbahnhof über den Bahnhof Mitte und den Berliner Platz Süd nach Mannheim zum Hauptbahnhof. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, wenn diese Baustelle dann losgeht. Meines Erachtens ist das im Moment gar nicht terminiert. Die Deutsche Bahn führt aktuell Ertüchtigungsmaßnahmen durch. Dabei kommt es zu einzelnen Sperrungen im S-Bahn- und Eisenbahnverkehr. Bei diesen Ertüchtigungsmaßnahmen handelt es sich jedoch nur um kleine Maßnahmen, die nur kurzfristige Sperrungen erfordern. Wenn diese abgeschlossen sind, haben wir meines Wissens auf der Eisenbahnbrücke zehn Jahre keine Baustelle mehr. Das heißt, die Linie 6 und die anderen Linien, die über die Adenauerbrücke fahren, sind von der Eisenbahnbaustelle erstmal nicht tangiert. Wenn die Eisenbahnbaustelle kommt, haben wir die Expresslinien zum Hauptbahnhof und nach Rheingönheim.</p>
Frage	<p>Die Öffnung der Bayreuther Straße für den Autoverkehr soll als Entlastung dienen. Wann ist damit zu rechnen?</p>
Antwort	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Aktuell wird die Bayreuther Straße für den Rettungsverkehr ertüchtigt. Der eigentliche Ausbau der Straße hängt jedoch von der Erstellung des Bebauungsplans ab. Wir benötigen Baurecht für die Straße. Auch für die Genehmigung von Fördermitteln benötigen wir eine entsprechend solide Planung. Wenn die Fördermittel geklärt sind, müssen die entsprechenden Positionen in den kommunalen Haushalt aufgenommen werden. Es gibt also viele Variablen und wir können zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht sagen, wann das alles so weit sein wird. Ich hoffe natürlich, dass es so bald wie möglich geschieht, denn die Straße ist nicht nur für den Rettungsverkehr, sondern auch für den normalen Kraftverkehr von wichtiger Bedeutung. Aktuell wird sie</p>

	jedoch für den Rettungsverkehr ertüchtigt, damit sie während der Bauzeit für diesen zur Verfügung steht.
Kommentar	Der Bebauungsplan Bayreuther Straße ist schon genehmigt. Wenn, dann macht die Öffnung doch nur Sinn, wenn sie 2026 kommt!
Frage	Gibt es schon eine grobe Kostenschätzung für die Sanierung der Kurt-Schumacher-Brücke?
Antwort	<i>Alexander Thewalt:</i> Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es die noch nicht. Es wird derzeit viel untersucht und wir beschäftigen uns im Bau- und Grundstücksausschuss intensiv mit den Kosten für die Sanierungen. Zurzeit finden Untersuchungen an der Brücke unter Verkehr statt. Wenn die Kurt-Schumacher-Brücke dann ab 2026 teilweise gesperrt ist, wird der Verkehr Richtung Ludwigshafen noch möglich sein. An der Brücke kann aber schon gearbeitet werden, da wir in der Mitte das Straßenbahngleis haben. Dabei handelt es sich um eine separate Brückenkonstruktion. Diese kann bereits saniert werden, da ist etwas zu tun. Dies erfolgt in Zusammenarbeit zwischen der RNV und der Stadtverwaltung Mannheim. Auf Mannheimer Seite sind außerdem noch weitere Arbeiten an den Betonkonstruktionen zur Ertüchtigung notwendig. Aktuell arbeiten wir mit Tempo- und Abstandsbeschränkungen, um die Brücke zu schonen. Um diese Beschränkungen aufzuheben, muss die Brücke ab 2026 ertüchtigt werden. Die Kosten sind noch nicht bekannt.
Frage	Angeblich können die Verzögerungen bei der Weißen Hochstraße im Zeitplan aufgefangen werden. Warum hat sich das geplante Ende der Bauzeit jetzt um ein Jahr auf Ende 2032 verschoben?
Antwort	<i>Eberhard Küssner:</i> Richtig ist: Bei der Weißen Hochstraße gibt es Verzögerungen. Ursprünglich wollten wir Ende dieses Jahres fertig sein. Vor Ort haben wir jedoch einen Zustand vorgefunden, der ein intensiveres Hinschauen und auch intensivere Arbeiten notwendig macht. Wir haben uns entschieden, die Arbeiten jetzt zu 100 Prozent auszuführen. Wir machen keine halben Sachen, sondern erledigen die Arbeiten qualitativ hochwertig, was jetzt einfach ein bisschen mehr Zeit kostet. Wir haben uns intensiv mit der Baufirma ausgetauscht und werden es schaffen, die Brücke unter Verkehr zu bringen, ohne den Gesamtzeitplan anpassen zu müssen. Der Gesamtzeitplan sah vor, dass wir im Sommer 2026 mit den großen Baumaßnahmen an der Hochstraße Nord beginnen. Es wird jetzt sehr eng, das muss man zugeben. Wir müssen aber planen und versuchen, den Zeitplan einzuhalten. Zum zweiten Teil der Frage: Es heißt, es geht bis Ende 2032, aber die Erfahrung zeigt, dass es immer wieder Dinge gibt, die sich deutlich komplizierter gestalten als in der Entwurfsplanung ursprünglich vorgesehen. Wir wollen aber immer offen und ehrlich unseren Kenntnisstand mit Ihnen teilen. Aktuell gehen wir davon aus, dass wir bis Ende 2032 brauchen werden, bis alles an der

	Hochstraße Nord und der Helmut-Kohl-Allee fertig ist. Das ist unser aktueller Zeitplan, und wir werden auch weiterhin transparent und offen mit Ihnen darüber kommunizieren. Positiv ist, dass wir den geplanten Startzeitpunkt nicht überschritten haben und komplett im Zeitplan liegen. Es war immer geplant, im August loszulegen. Die entsprechenden Ausschreibungen sind auf dem Weg und diesen Zeitplan werden wir einhalten.
Frage	Wie genau wird der Bunker abgerissen?
Antwort	<i>Eberhard Küssner:</i> Aktuell ist die Ausschreibung für den Abriss des Bunkers veröffentlicht. Darauf können sich Abrissunternehmen bewerben und ihre Pläne für den Abriss des Bunkers vorstellen. Dabei ist es ganz wesentlich, dass wir gewisse Vorgaben machen. So muss beispielsweise die Umgebung geschützt werden, weshalb eine Sprengung nicht infrage kommt. Außerdem wollen wir die Anwohnenden schützen, weshalb möglichst leise Maschinen zum Einsatz kommen sollen. Die Abbruchunternehmen müssen sich also an bestimmte Vorgaben halten. Es gibt unterschiedliche technische Verfahren, wie zum Beispiel die Kaltsprengung. Dabei werden Löcher in das Material gebohrt und mit einem aufquellenden Material verfüllt, das den Beton dann aufsprengt. Dabei fliegt nichts in die Luft, aber der Beton springt auf. Man kann den Beton auch abfräsen. Es gibt ganz verschiedene Möglichkeiten. Welche Methode genutzt wird, können und wollen wir nicht vorgeben. Das ist Aufgabe des Abbruchunternehmens. Solange unsere Prämissen eingehalten werden, werden wir das akzeptieren.
Frage	Wann wird die Pylonbrücke nach Bad Dürkheim wieder geöffnet?
Antwort	<i>Eberhard Küssner:</i> Auf der Pylonbrücke finden zwei Arbeiten statt. Einerseits wird die Fahrdecke selbst ertüchtigt und andererseits die Auf- und Abfahrtsrampen der Weißen Hochstraße. Die Brücke wird spätestens bis Ende des Jahres wieder geöffnet sein, nachdem beide Teilarbeiten abgeschlossen sind.

3.2 Thema Verkehrsführung

Zweiwöchiger Fragedialog auf ludwigshafen-diskutiert.de

Frage	<p>Ich wohne in der Nähe des BASF-Feierabendhauses und fahre täglich über die Kurt-Schumacher-Brücke nach Mannheim zur Arbeit. Ich frage mich aktuell, wie ich aus meiner Richtung kommend nach Mannheim komme, wenn die Baustelle beginnt. Denn alle Straßen, die mir so einfallen, sind als Baustelle bzw. rot markiert.</p> <p>Wäre es möglich, dass der Radweg der Kurt-Schumacher-Brücke weiterhin nutzbar ist? Das wäre sehr hilfreich.</p>
--------------	---

Antwort	<p>Mit dem Auto wird es nicht mehr möglich sein, von Oppau kommend auf die Kurt-Schumacher-Brücke nach Mannheim zu fahren. Hierfür können die Hochstraße Süd oder die A6 über die Brunckstraße genutzt werden. Der Radverkehr über die Kurt-Schumacher-Brücke bleibt weiterhin möglich.</p> <p>Hier finden Sie Informationen dazu, wie Sie auch während der Bauzeit Ihre Ziele gut erreichen können: ludwigshafen-diskutiert-karten.de.</p>
Frage	<p>Ich komme von Ruchheim über die A650 nach Ludwigshafen ins Bürgerhof-Parkhaus. Normalerweise fahre ich immer Abfahrt Rheingalerie. Welches ist der beste Weg nach der Sperrung? Bleibt die Abfahrt Heinigstraße frei und wie komme ich dann wieder zurück auf die A650?</p>
Antwort	<p>Hier finden Sie Informationen dazu, wie Sie auch während der Bauzeit Ihre Ziele in der Innenstadt gut erreichen können https://ludwigshafen-diskutiert-karten.de/.</p> <p>Von der A650 kommend können Pkw sowohl über die Abfahrt Heinigstraße der Hochstraße Nord als auch über die neue Hochstraße Süd in die Innenstadt fahren.</p>
Frage	<p>Schon heute sind die quasi 2 einzigen Möglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr, nach Norden abzubiegen, an ihrer Grenze (Karl-Müller-Straße) oder wurden künstlich verengt (Ruthenstraße) oder sind faktisch kaum nutzbar (Langgartenstraße). Also, wie kommen die Stadtteile Hemshof, Friesenheim und Oppau raus Richtung Norden und wie wird mit der Sternstraße umgegangen, die ja, 3-Zonen-Konzept hin oder her, die einzige Zubringerstraße ist? Ich hoffe doch sehr, dass man den Fernradweg (Pendlerradroute) nicht so umsetzt und aus der Ruthenstraße eine Fahrradstraße macht (zumal die Fahrradzahlstellen in der Brunckstraße eine eindeutige Sprache sprechen, was die Anzahl angeht). Dann kollabiert ein Teil von Oppau, Hemshof und Friesenheim ganz sicher.</p>
Antwort	<p>Es ist zutreffend, dass die genannten Straßen insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit an der Grenze der Leistungsfähigkeit liegen. Außerhalb dieser Spitzenzeit sind dort jedoch weitgehend noch entsprechende Reserven vorhanden. Während der Bauzeit am Brückenkopf ist es Ziel, gegenüber der heutigen Belastung eine weitere Verkehrszunahme auf den genannten Straßen zu vermeiden. Zu diesem Zweck sollen die Möglichkeiten des umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) genutzt werden, um bei Bedarf die zufließenden Verkehrsmengen an den Stadteingängen zu dosieren. Beispielsweise sei hier die Sternstraße genannt, wo an der Kreuzung mit der Oggersheimer Straße durch eine längere Rotphase für den Verkehr aus Richtung A650 bzw. Umgehungsstraße die Zahl der Richtung Sternstraße fahrenden Kfz begrenzt wird. Rückstaus verlagern sich somit auf</p>

	<p>den außerstädtischen Bereich und der Verkehrsfluss im Stadtgebiet selbst kann aufrechterhalten werden.</p> <p>Für die Trassenführung des Pendlerradweges wurde bisher nur eine Machbarkeitsstudie erstellt, die eine Führung über die Ruthenstraße vorsieht. Eine Führung über die Brunckstraße wurde zwar ebenfalls in Erwägung gezogen, jedoch bisher verworfen, da die Radverkehrsanlagen entlang der Brunckstraße für eine Pendlerradroute unterdimensioniert und nicht erweiterbar sind. Die noch anstehenden Entwurfsplanungen für diese Pendlerradroute werden zeigen, wie die Führung der Pendlerradroute letztendlich erfolgen wird und welche Maßnahmen umgesetzt werden.</p>
Kommentar	<p>Als Rad- (und Autofahrer) halte ich eine Führung der Pendlerradroute durch die Ruthenstraße für sehr wichtig, um eine direkte Verbindung zur Leuschnerstraße und damit ins Zentrum zur Berliner Straße zu schaffen.</p> <p>Die Brunckstraße/Rheinallee ist als Ergänzungsast für Ziele am Rhein wie die BASF und zu den Brücken sinnvoll, aber tatsächlich schwer zu erweitern. Bzw. ist dies leider auch in der Planung der Helmut-Kohl-Allee nicht vorgesehen (siehe z. B. nur gemeinsamer Fuß- und Radweg Richtung Norden unter der Kurt-Schumacher-Brücke).</p> <p>Statt der Ruthenstraße könnte ich mir für Autofahrer das Einrichten einer Linksabbiegemöglichkeit von der Sternstraße gut vorstellen.</p> <p>An der Karl-Müller-Straße habe ich (zumindest nach 8:30 Uhr und ohne ausdrückende Feuerwehr) noch nie einen nennenswerten Stau beobachtet.</p> <p>Aber bis die Pendlerradroute nach Worms umgesetzt ist, wird vermutlich die Helmut-Kohl-Allee auch schon fertig sein.</p>
Frage	<p>Ich fahre täglich von Oppau zum Hauptbahnhof Mannheim, mittlerweile in der Regel über die Konrad-Adenauer-Brücke, teils mit dem Fahrrad, teils mit dem Auto. Ich verstehe die Pressemitteilungen so, dass grundsätzlich der Radverkehr von Oppau über die Brunckstraße kommend in Richtung Rheingalerie und dann weiter Richtung Konrad-Adenauer-Brücke möglich ist. Klar ist mir allerdings noch nicht, wie man von Oppau mit dem Auto auf die Konrad-Adenauer-Brücke kommen soll. Die Rheinallee wird nach ihrer PM gesperrt, in einer anderen Antwort verweisen Sie auf die Hochstraße-Süd, aber wie da hinkommen? Ansonsten bleibt aus den Nordstadtteilen nur der Weg über die A6 in die Mannheimer Innenstadt? Und der ÖPNV, werden dann die Fahrzeiten der Linie 8 z.B. ausgedehnt, dass diese bereits ab 7 Uhr morgens fährt? Hier scheint es aus meiner Sicht noch dringend Nachbesserungsbedarf zu geben.</p>
Antwort	<p>Das Baufeld am Brückenkopf wird für den Radverkehr gesperrt sein. Um von Norden aus Richtung Brunckstraße mit dem Fahrrad zur Konrad-Adenauer-Brücke zu kommen, muss die ausgewiesene Umleitung durch den Hemshof</p>

	<p>genommen werden, um über die Jaegerstraße zurück zur Zollhofstraße zu fahren.</p> <p>Wenn man von Norden zur Konrad-Adenauer-Brücke mit dem Auto fahren will, kann man vom Hemshoftunnel kommend über die weiterhin bestehende Rampe Richtung Bad Dürkheim auf die Hochstraße-Nord fahren, dann die Abfahrt zur Heinigstraße nutzen und dann über die Heinigstraße bis zur Auffahrt auf die Hochstraße-Süd Richtung Konrad-Adenauer-Brücke fahren.</p> <p>Das ÖPNV-Angebot soll während der Bauzeit verbessert werden. Hierzu sind mehrere Maßnahmen vorgesehen, unter anderem auch eine Verdichtung/Ausdehnung des Fahrtenangebotes auf der Linie 8. Angaben zum konkreten Fahrplan können derzeit allerdings noch nicht gemacht werden.</p>
Frage	<p>Wie ist die Umleitung des Straßenverkehrs von Oppau und BASF kommend nach Mannheim geplant? Ist die Umleitung durch die Innenstadt und die aktuell jetzt schon überlastete Heinigstraße geplant? Als Anwohner der Innenstadt bereitet mir das Sorgen, dass der Straßenverkehr zu den Hauptverkehrszeiten dann total zum Erliegen kommt. Ich kann mir schwer vorstellen, dass die Verkehrsteilnehmer Umwege über die A6 oder B9 in Kauf nehmen werden, um nach Mannheim zu kommen, sondern sich durch die Innenstadt von Ludwigshafen schlängeln werden. Wie sieht hier ihr Lösungsansatz aus?</p>
Antwort	<p>Die Umleitung für die genannten Verkehrsbeziehungen erfolgt während der Bauphase tatsächlich über die Heinigstraße. Aktuell ist die Heinigstraße stärker belastet als üblich, da die Auf- und Abfahrtsrampen zur „Weißen Hochstraße“ Richtung A650 gesperrt sind und somit viele Verkehrsteilnehmer*innen Richtung West über die Heinigstraße fahren müssen.</p> <p>Mit Verkehrsfreigabe dieser aktuell gesperrten Rampen wird sich die Verkehrssituation in der Heinigstraße wieder entspannen und entsprechende Reserven für andere Verkehrsbeziehungen bereitstellen. Zudem wurde durch die Verlagerung der Radwegachse auf die Berliner Straße die Möglichkeit geschaffen, den Radstreifen auf der Westseite der Heinigstraße zugunsten einer zweiten Kfz-Spur aufzugeben: Hierdurch wird sich die Leistungsfähigkeit der Heinigstraße nochmals etwas erhöhen.</p>
Frage	<p>Wie komme ich als Stadtmitte-Bewohner auf die Kurt-Schumacher-Brücke, da die Rheinalleeauffahrt gesperrt ist? Gibt es eine Umleitung, um auf Oppau kommend auf die Brücke zu fahren?</p>
Antwort	<p>Während dieser Bauphase gibt es für Autofahrer*innen keine Möglichkeit, von Ludwigshafen auf die Kurt-Schumacher-Brücke aufzufahren, weder aus Richtung Innenstadt noch aus Richtung Oppau. Es ist lediglich noch möglich, von Mannheim kommend in Richtung Oppau abzufahren.</p>
Frage	<p>Die am 07.04.25 beschlossene Öffnung der Bayreuther Straße für den Autoverkehr in Verbindung mit der Ausweisung neuer angrenzender</p>

	<p>Gewerbegebiete soll der Entlastung der Innenstadt dienen. Wenn schon dadurch eine wichtige Frischluftschneise beeinträchtigt wird, sollte die Straße möglichst bald in der bevorstehenden Zeit der beschriebenen Sperrungen zur Verfügung stehen, um die Innenstadt zu entlasten.</p> <p>→ Wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?</p> <p>→ Gibt es hierzu ein öffentlich zugängliches Verkehrsgutachten?</p>
Antwort	<p>Die Bayreuther Straße wird während der vorgestellten Verkehrsführungen an der Helmut-Kohl-Allee nicht für den allgemeinen Verkehr geöffnet. Nach Genehmigung der erforderlichen Bebauungspläne beginnen Grunderwerbsverhandlungen und die weiteren Schritte zur Umsetzung des Projektes. Weiterhin müssen Fördermittel beantragt werden. Im Ergebnis wird die Bayreuther Straße erst ab 2030 für den öffentlichen Verkehr geöffnet. Im Rahmen des erstellten und jetzt rechtskräftigen Bebauungsplanes wurden auch die verkehrlichen Belange berücksichtigt. Informationen dazu finden Sie im Ratsinformationssystem: ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/vo0050.php?__kvonr=12037604</p>
Frage	<p>Für tausende Pendler, die mit Rad, Roller, Mofa und zu Fuß die Kurt-Schumacher-Brücke nutzen, ist eine dauerhafte, gut erreichbare Auf- bzw. Abfahrt auf Ludwigshafener Seite enorm wichtig. In der Online-Sprechstunde wurde die Befahrbarkeit der Nordseitenrampe vorbehaltlich Sperrungen während der Sanierungszeit der Brücke in Aussicht gestellt.</p> <p>Abgesehen von dieser Sanierungszeit: Von wann bis wann muss die Nordauffahrt gesperrt werden?</p> <p>Wird dann die neue Südauffahrt schon zur Verfügung stehen, damit die Rheinbrücke lückenlos benutzbar ist?</p> <p>Über welchen Zeitraum wird die Rampe auf der Südseite noch befahrbar sein? Und wann wird sie wieder befahrbar sein?</p> <p>Abgesehen vom Einfluss der Sanierung der Rheinbrücke und vorbehaltlich etwaiger unvorhergesehener Verschiebungen ist dies sicher im Projektplan festgelegt und kann kommuniziert werden. Vielen Dank für die detaillierten Informationen!</p>
Antwort	<p>Vorbehaltlich der Sperrungen, die durch die Ertüchtigung der Kurt-Schumacher-Brücke erforderlich werden, wird die nördliche Abfahrt von Mannheim Richtung Oppau bis zu ihrem Rückbau, der 2030 starten soll, verfügbar sein.</p> <p>Abgesehen von dieser Abfahrt wird die Kurt-Schumacher-Brücke bis zur Eröffnung der neuen Helmut-Kohl-Allee nicht befahrbar sein.</p>
Frage	<p>Die aktuelle Verkehrssituation in Ludwigshafen bereitet vielen Bürger*innen, Pendler*innen und vor allem Unternehmen erhebliche Sorgen. Zusätzlich zu</p>

der Belastung durch den Bau der Hochstraße und die Bauarbeiten am Rathauscenter beeinträchtigen die zeitweisen Sperrungen der Frankenthaler Straße und der Rohrlachstraße den Wirtschaftsstandort Ludwigshafen und erschweren den täglichen Arbeitsweg enorm. Besonders problematisch ist zudem, dass die Linie 4 seit über einem Jahr nicht regulär fährt, da die Brückenauffahrt saniert wird und die B9 teilweise gesperrt war. Diese Verzögerungen verursachen geschäftsschädigende Auswirkungen und machen den gesamten Ludwigshafener Verkehrsfluss schwer belastbar. Hier muss wirklich interveniert werden.

Vorschläge zur Verbesserung:

- Optimierung der Ampelschaltung auf der Rheinuferstraße und der Wredestraße, zumal am Berliner Platz aktuell die Bahnen anders verkehren. Eine effizientere Abstimmung könnte den Verkehr flüssiger machen.
- Prüfung der Möglichkeiten, die Zugverbindung nach Ludwigshafen Mitte/Ludwigshafen HBF auszubauen oder alternative Netzlösungen (mehr Straßenbahn!) anzubieten, um die Erreichbarkeit zu verbessern.
- schnelle, klare Kommunikation zu Bau- und Sperrmaßnahmen, eine bessere Abstimmung der Baustellen (wieso muss die Frankenthalerstraße JETZT bearbeitet werden?) und eine zusätzliche finanzielle Subventionierung im Sinne des Schadenersatzes.

Antwort

Die Verkehrsplanung für ein solches Großprojekt ist eine Herausforderung. Die Expert*innen haben im Vorfeld die Ausgangslage genau analysiert, Erfahrungen der vergangenen Jahre in die Überlegungen einfließen lassen und viele unterschiedliche Perspektiven und Bedarfe herangezogen.

Zu Ihren Hinweisen:

Die Ampelanlagen in den genannten Straßen laufen verkehrsabhängig und sind im Kontext mit dem gesamten Straßennetz koordiniert. Fachlich wird hier kein Optimierungsbedarf gesehen.

Während der Bauarbeiten am Nordbrückenkopf und der Fertigstellung der Gleisverbindung Bleichstraße wird das Stadtbahnangebot durch zusätzliche Expresslinien ausgeweitet. Mittel- bis langfristig ist auch der Ausbau des Stadtbahnnetzes in das Umland geplant.

Wie bereits vielfach kommuniziert (Presse, Anwohner*innenversammlungen, Anwohner*innenschreiben etc.), wies der Kanal in der Frankenthaler Straße dringenden Sanierungsbedarf auf. Daher konnte die Sanierung nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Die Arbeiten liegen im Zeitplan und werden 2027 beendet sein.

Bei den beiden Großprojekten Frankenthaler Straße und Rohrlachstraße haben wir teilweise die parallele Ausführung mehrerer Arbeiten geplant, um die

Gesamtbauzeit deutlich zu verringern und die Unannehmlichkeiten für die Anwohner*innen und Gewerbetreibenden so gering wie möglich zu gestalten. Hierfür stehen alle Beteiligten in engem Kontakt, um das beste Ergebnis gleichermaßen für die Bürger*innen und die Ertüchtigung der Infrastruktur zu erzielen.

Fragen aus der Onlinesprechstunde vom 11. September 2025

Frage

Während der vierjährigen Bauzeit wird ein sog. Drei-Zonen-Konzept eingeführt, d. h., der überregionale Verkehr wird über die A6 und A61, der Pendlerverkehr über die B9 geleitet, es ist also kein Durchgangsverkehr vorgesehen. Zudem wird die Hochstraße Süd nächstes Jahr wieder freigegeben. Sie sind optimistisch, dass sich dieses Verkehrskonzept bewährt. Warum wollen Sie nach der Bauphase den Durchgangsverkehr schwerpunktmäßig auf die Helmut-Kohl-Allee führen?

Antwort 1

Eberhard Küssner: Grundsätzlich werden wir zwei Verkehrsachsen haben. Das war früher auch schon so. Es ist sehr wichtig, dass wir im Falle von Störungen immer eine zweite alternative Achse haben. Die B37, die Hochstraße Süd, steht zur Verfügung, wenn die Helmut-Kohl-Allee fertiggestellt ist. Dann wird sie, genauso wie es aktuell mit der Hochstraße Nord der Fall ist, die zweite Achse sein. Es geht nicht darum, den Durchgangsverkehr auf die eine oder andere Achse zu lenken, sondern wir bieten die Möglichkeit, je nach Ziel in Mannheim beide Achsen zu nutzen. Im Stau- und im Störfall haben wir dann immer eine Alternative zur Verfügung. Es ist nicht vorgesehen, den Durchgangsverkehr auf eine bestimmte Trasse zu leiten, sondern beide stehen gleichberechtigt zur Verfügung.

Antwort 2

Alexander Thewalt: Genau, das kann ich von Seiten der Stadt als Auftraggeber der BPG genauso bestätigen. Wir haben zwei Bundesstraßen, die sich am Bruchwiesenknoten trennen. Die eine führt nach Norden, die andere nach Süden. Die Autofahrer*innen, die diese Straßen schon seit Jahren benutzen oder dies in Zukunft tun werden, wissen genau, wohin sie wollen, wenn beide Straßen in der gewohnten Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen. In den nächsten Jahren geht es nur über die Hochstraße Süd, die ihre gewohnte Leistungsfähigkeit hat. In Mannheim ist das Weiterkommen auf der Hochstraße Süd auch viel einfacher, weil die erste Ampel weit weg ist, wenn man mit dem Kraftfahrzeug darüberfährt. Mit dem Fahrrad ist es genauso möglich wie auf der Hochstraße Nord. Auf der Mannheimer Seite muss man sich einfach zurechtfinden. Wenn man sich daran gewöhnt hat, findet man auch mit dem Fahrrad seinen Weg. Wie Herr Küssner gesagt hat, ist das überhaupt nicht vorgesehen. Die Wegweisung bleibt wie sie ist. Mit der B 37 und der B 44 führen zwei Bundesstraßen in zwei verschiedene Richtungen weiter.

Frage	Die Verkehrsteilnehmer werden sich in den vier Jahren doch an das neue Verkehrskonzept gewöhnen, d. h. an die Umleitung des Durchgangsverkehrs. Warum wollen Sie den Verkehr nach der vierjährigen Bauzeit wieder durch Ludwigshafen führen?
Antwort	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Zunächst würde ich versuchen, den Begriff „Verkehr“ zu definieren. Im Volksmund ist damit meistens der Autoverkehr gemeint, aber natürlich gehören auch der ÖPNV, der Rad- und der Fußverkehr dazu. Aus der Frage geht nicht eindeutig hervor, welches Verkehrskonzept gemeint ist. Der Begriff „Durchgangsverkehr“ deutet jedoch auf den Kraftverkehr, also insbesondere den Autoverkehr, hin. Die Situation, die sich durch die lange Sperrung der Hochstraße eingestellt hat, wird sich durch deren Öffnung wieder verändern. Das Gleiche gilt für die Eröffnung der Helmut-Kohl-Allee sowie für die Wiedereröffnung der Nord-Süd-Straße, die ein wichtiges Element unseres Verkehrsnetzes darstellt. Würden diese Straßen nicht die zentrale Bedeutung haben, würden wir diese ganzen Maßnahmen gar nicht treffen. Die Nord-Süd-Straße ist sehr wichtig, und wir brauchen ein resilientes Straßen- und Straßenbahnnetz. Das bedeutet konkret, dass der Kraftverkehr nicht sofort kollabiert, wenn eine Straße gesperrt ist, sondern dass dies aufgefangen wird. Wir können nicht mit vollständig ausgelasteten Straßen planen. Stattdessen brauchen wir Reserven für Feuerwehr, Polizei und Sanitäter. Die müssen immer durchkommen. Wenn die Straßen und insbesondere die Knotenpunkte zu 100 Prozent ausgelastet sind, kommt die Feuerwehr nicht durch.</p> <p>Zum Verkehrskonzept an sich: Wir sind aktuell dabei, einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) zu erstellen. Dieser Plan wird das Verkehrskonzept für die Stadt Ludwigshafen für die kommenden Jahre nach den Baustellen sein.</p>
Nachfrage	Können Sie den Begriff SUMP nochmal übersetzen?
Antwort	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Ein Sustainable Urban Mobility Plan, kurz SUMP, ist ein häufig verwendeter Begriff. Davor hieß es „Verkehrsentwicklungsplan“ und davor „Generalverkehrsplan“. Dabei handelt es sich um einen Verkehrsplan für alle Verkehrsarten, der sich auf die erwartete Entwicklung der Stadt bezieht. Da fließen auch Prämissen aus Bundesgesetzen, beispielsweise zum Klimaschutz, mit ein. Eine wichtige Frage ist dabei: Wann sind wir klimaneutral und wie kann das beispielsweise im Verkehrsbereich erreicht werden? Wir sind ein transeuropäischer Knotenpunkt, was sich durch den Güterverkehr sehr leicht nachvollziehen lässt. Zentral sind dabei der Verkehr zur BASF oder zum Hafen sowie der Güterverkehr zu den anderen großen Betrieben unserer Stadt. Neben der BASF gibt es viele weitere Ziele, bei denen Güterverkehr entsteht. Der SUMP wird also entscheidend mitbestimmen, wie die zukünftige Verkehrsführung aussehen wird.</p>

Ergänzung	<i>Thomas Lappe:</i> Auf Deutsch heißt es „Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan“ und der umfasst alle Verkehrsarten, die es gibt. Er basiert hauptsächlich auf Zielkonzeptionen und Schlüsselmaßnahmen. Wichtig dabei ist, dass es einen Zielhorizont für das Jahr 2040 oder 2045 gibt. Deshalb muss man sich bei dieser Konzeptplanung bewusst von der Baustellenplanung lösen, die in den nächsten vier bis fünf Jahren stattfinden wird. Beim SUMP machen wir uns stattdessen Gedanken, wie der Verkehr in Zukunft aussehen könnte. Der Plan wird vermutlich Ende dieses Jahres starten und im zweiten Quartal 2027 fertiggestellt sein.
Frage	Für tausende Pendler, die mit Rad, Roller, Mofa und zu Fuß die Kurt-Schumacher-Brücke nutzen, ist eine dauerhafte, gut erreichbare Auf- bzw. Abfahrt auf Ludwigshafener Seite enorm wichtig. Wird dies während der nächsten 7 Jahre durchgängig garantiert sein? Über welchen Zeitraum wird die Nordseite, über welchen die Südseite befahrbar sein?
Antwort	<i>Eberhard Küssner:</i> Derzeit ist dies auf der nördlichen Seite möglich. Sollte sich im Rahmen der Prüfungen für den Sanierungs- und Instandsetzungsplan der Kurt-Schumacher-Brücke jedoch herausstellen, dass eine vollständige Sperrung notwendig ist, wäre auch der Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite davon betroffen. In diesem Fall wäre das Queren des Rheins auf der Kurt-Schumacher-Brücke nicht mehr möglich. In der nächsten Zeit bleibt der Streifen erst einmal offen, doch wir gehen aktuell davon aus, dass es einen Zeitpunkt geben wird, an dem die Brücke komplett gesperrt werden muss. Sollte es dazu kommen, werden wir Sie selbstverständlich über die gewohnten Kanäle informieren.
Frage	Ein Verkehrskonzept für vier Jahre – das ist gut, wenn es so umgesetzt wird! Im Bereich des Hauptbahnhofs/Pasadena-Allee, wo aktuell schon gebaut wird, gibt es teilweise geänderte Beschilderungen, die Fußgänger und Radfahrer in Sackgassen führen.
Antwort	<i>Eberhard Küssner:</i> Das ist gar nicht gut. Ich nehme das auf jeden Fall mit, denn es betrifft uns in Bezug auf die Baustellenbeschilderung. Wir werden das direkt kontrollieren und anpassen. Danke für den Hinweis.

3.3 Thema ÖPNV

Zweiwöchiger Fragendialog auf ludwigshafen-diskutiert.de

Frage Wird die Straßenbahn-Linie 7 Oppau → Berliner Platz → Mannheim und zurück während der Baumaßnahmen durchgängig nutzbar sein? Falls nein: Wie lange wird es Einschränkungen geben und wird dann ein Ersatzverkehr eingerichtet werden?

Antwort	Die Straßenbahnlinie 7 wird unverändert verkehren. Auch die Linie 8 vom Mannheim HBF nach Oppau wird nahezu während der gesamten Bauzeit verkehren. Eine Sperrung der beiden Linien gibt es nur für eine begrenzte Dauer für den Zeitpunkt, wenn die Stadtbahngleise von der alten auf die neue Lage umgelegt werden. Während dieses Zeitraums wird ein Schienenersatzverkehr geplant.
Kommentar	Ist schon absehbar, wie lange der Zeitraum der Verlagerung von alter auf neue Gleisführung dauern wird? Also sind das eher Tage oder eher Monate?
Antwort:	Wir gehen von ca. 4 Monaten aus.
Frage	Ich konnte bislang keine verlässlichen Informationen oder Pläne dazu finden, wie die Stadtbahnhaltestelle „LU Rathaus“ künftig gestaltet sein soll. Wird es weiterhin eine Tunnelhaltestelle sein oder wird sie zugunsten der neu geplanten Haltestelle „Ludwigsplatz“ aufgegeben? Falls sie weiterhin bestehen bleibt: Gibt es schon Pläne für den Namen der Haltestelle, nachdem „Rathaus“ ja nicht mehr ganz passend ist?
Antwort	Gemäß planfestgestellter Pläne wird die neue Haltestelle zwischen dem ehemaligen Rathaus-Center und dem DAK-Gebäude in Tieflage gebaut. Über die Namensgebung muss noch entschieden werden.
Frage	Nachdem ich mir die Präsentation angesehen hatte, fragte ich mich, was „RNV 4 verkehrt weiterhin wie gewohnt“ bedeutet. Ich dachte, wenn die Bauarbeiten dort beginnen (und offensichtlich auch die anderen Bahnen wieder über die Konrad-Adenauer-Brücke fahren können), kann die 4 gar nicht mehr über die Kurt-Schumacher-Brücke fahren?
Antwort	Das stimmt natürlich, die Linie 4 kann auch nicht über die Kurt-Schumacher-Brücke fahren, sondern über die Konrad-Adenauer-Brücke. Die Formulierung „wie gewohnt“ bezieht sich auf den Zeitraum vor der Sperrung der Konrad-Adenauer-Brücke. Denn derzeit fährt die Linie 4 eine Umleitung, die so nicht üblich ist.
Kommentar	Ich denke, die RNV-Linie 4 fährt ab Anfang 2026 wieder ihren normalen Weg über Berliner Platz und Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim.
Frage	Im Nahverkehrsplan 2018 (S. 38 ff., https://www.vrn.de/mam/verbund/planung/dokumente/nvp_lu_lr.pdf) präsentierte der RNV Vorschläge zu einer Verkehrsentlastung während der Bauzeit der Helmut-Kohl-Magistrale. Darunter der Ausbau der Bushaltestellen am Berliner Platz. So könnten Busse, welche die „Temporäre Straße“ passieren, weitergeführt werden und am Berliner Platz angebunden werden. Bisher ist davon nichts Verbindliches bekannt. Wird dies denn zumindest anschließend an die Bauarbeiten zur Fertigstellung

	<p>des Palatino oder wenigstens für die Zeit ab 2033 – wenn der Verkehrsknoten Rathaus ganz entfallen sein wird – weiterverfolgt?</p> <p>Besteht aktuell am Berliner Platz noch Kapazität für eine Taktverdichtung und/oder eine weitere Buslinie, welche den Berliner Platz unabhängig von anderen Linien anfahren kann?</p> <p>Welche Einschränkungen wird es künftig im Busverkehr ohne diese Maßnahme in Verbindung mit dem Bau der neuen Stadtmagistrale geben?</p>
Antwort	<p>Der Ausbau der Bushaltestellen am Berliner Platz ist weiterhin vorgesehen. Der Zeitpunkt für eine Realisierung hängt neben der Finanzierbarkeit auch von den übrigen Vorhaben im Umfeld des Berliner Platzes ab.</p> <p>Die Kapazitäten am Berliner Platz für zusätzliche Busse sind begrenzt. Deshalb wird zur Verbesserung des ÖPNV ein Schwerpunkt auf die Schiene gesetzt. Vorgesehene zusätzliche Stadtbahnlinien können künftig von der Bleichstraße direkt zur Konrad-Adenauer-Brücke Richtung Mannheim fahren. Eine zusätzliche Haltestelle unter der Bahnbrücke (Arbeitstitel: Berliner Platz Süd) schafft neue Kapazitäten und bringt eine Entlastung der Haltestelle Berliner Platz.</p> <p>Im Übrigen müssen die Linienführungen der Busse im Detail noch zwischen Stadtverwaltung und RNV abgestimmt werden.</p>
Frage	<p>Im Onlinevortrag wurde eine erforderliche Sperrzeit der Linie 7/8 über die Zeit der Umverknüpfung der alten zur neuen Trasse beschrieben. Bedeutet der Bau einer Haltestelle „Ludwigsplatz“ eine zusätzliche relevante Sperrzeit, da diese nicht bereits im Vorhinein unabhängig vom laufenden Verkehr errichtet werden kann (wie es hingegen bei der ursprünglich am Rathaus geplanten Haltestelle möglich wäre)?</p>
Antwort	<p>Gemäß planfestgestellter Pläne wird die neue Haltestelle zwischen dem ehemaligen Rathaus-Center und dem DAK-Gebäude in Tieflage gebaut. Über die Namensgebung muss noch entschieden werden.</p>
Fragen aus der Onlinesprechstunde vom 11. September 2025	
Frage	<p>Was ist mit der Linie 7 Richtung Oppau? Fällt die weg?</p>
Antwort 1	<p><i>Eberhard Küssner:</i> Die Linie 7 in Fahrtrichtung Oppau wird während der Bauphase genauso wie die Deutsche Bahn auf dem BASF-Gleis weiterfahren. Das heißt, wir bauen oben drüber, aber die Linie 7, also dieser Tunnel vom Rathaus hoch nach Oppau, bleibt weiter in Betrieb. Genauso wie das BASF-Gleis der Deutschen Bahn. Später werden wir einen Zeitpunkt haben, der ein paar Monate dauern wird, an dem wir dann dieses Gleis der Linie 7 auf die neue Trasse umschalten werden.</p>

Antwort 2 *Alexander Thewalt:* Ich habe es ja bereits in der Einleitung erwähnt: Wir werden auch die Linie 8 wieder haben. Die Acht ist die Expresslinie in den Norden, zur BASF. Sie fährt auf der Trasse der Linie 7 durch den Tunnel, wie Herr Küssner gesagt hat. Der wird so, wie wir ihn jetzt kennen, mindestens die nächsten drei Jahre in Betrieb bleiben. Anschließend wird es eine Umbauphase geben, in der das neue Gleis mit der neuen Haltestelle etwas weiter Richtung Osten, Richtung Rhein, errichtet wird. Das wird einige Monate dauern. Wir müssen die Zeiten, in denen nach Norden keine Straßenbahn fährt, noch genau mit der RNV abstimmen. Aber das ist ganz wichtig: Die Nord-Süd-Verbindung bleibt für den Nahverkehr aufrechterhalten. Sie wird deutlich leistungsfähiger als heute sein, wenn dann die Linie 8 auch wieder fährt.

Und zu den anderen Straßenbahnlinien: Wir werden unser eigentliches Liniennetz wiederhaben: die Linie 10, die Linie 4, die Linie 7 und die Linie 6, wobei die Linie 6 über die südliche Brücke fahren wird. Die anderen Linien fahren wie gewohnt über die Adenauer-Brücke. Außerdem werden wir eine zusätzliche Linie über die Bleichstraßenkurve von Mannheim kommend bekommen. Sie wird nicht am Berliner Platz halten, sondern südlich davon vorbeifahren. Sie haben bei Herrn Küssner ein Bild gesehen, auf dem die Bleichstraßenkurve südlich vom Faktorhaus dargestellt war. Sie liegt dann unter der Hochstraße Süd und hat dort auch eine Haltestelle. „Berliner Platz Süd“ wird sie wohl heißen. Von dort aus wird diese Expresslinie dann Richtung Rheingönheim fahren. Es ist auch möglich, eine Expresslinie vom Hauptbahnhof kommend Richtung Westen zu führen. Das ist aber noch nicht fix. Die Linie nach Rheingönheim ist fix und war von Anfang an im Dreizonenkonzept berücksichtigt. Bei der Frage: „Wie meistern wir diesen riesigen Bauablauf und die Einschnitte in unserem Ludwigshafener Verkehrsnetz?“ Was die Straßenbahn betrifft, sind wir meiner Meinung nach ganz gut unterwegs.

Frage Die Linie 6 fährt doch dann über die Adenauerbrücke. Sie entfällt dann doch hoffentlich nicht, oder? Ganz unabhängig von der DB

Antwort Die Linie 6 entfällt nicht, sondern wird wie dargelegt über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim fahren.

3.4 Thema Radverkehr/ Fußwege

Zweiwöchiger Fragendialog auf ludwigshafen-diskutiert.de

Frage Mit Interesse habe ich die Pressemitteilung über die geplante Sperrung des Brückenkopfes Nord gelesen.

Da ich täglich mit dem Rad über die Kurt-Schumacher-Brücke zur BASF fahre, interessiert mich natürlich eine mögliche Radumleitung während der Baumaßnahme.

	<p>Ich vermute, dass es zwischen April 2026 und Sommer 2027 noch möglich sein wird, mit dem Rad von der Brücke nach Norden zur BASF zu kommen.</p> <p>Wie wird der Weg dann ab Sommer 2027 aussehen? Es wäre schön, hier bei-zeiten Klarheit zu haben. Damit ich mir zur Not einen anderen Job oder gar Wohnort suchen kann.</p>
Antwort	<p>Der Zweirichtungsradweg auf der Abfahrt von Mannheim kommend in Fahr-richtung Oppau wird erst einmal für alle Verkehrsteilnehmer*innen offenbleiben, muss jedoch spätestens 2029 für den Neubau der Abfahrt abge-rissen werden. Da derzeit größere Ertüchtigungsmaßnahmen an der Kurt-Schumacher-Brücke in Planung sind, wird diese Abfahrt jedoch möglicher-weise schon früher gesperrt. Der genaue Zeitpunkt kann erst nach Fertigstellung der Planung für die Kurt-Schumacher-Brücke festgelegt werden.</p>
Frage	<p>Bleibt der aktuelle Fußweg von z. B. Haltestelle Rathaus über die Havering-Allee zum Europaplatz (mein täglicher Arbeitsweg) erhalten? Oder wann und welche Umleitungen sind im Laufe der Baumaßnahmen geplant?</p>
Antwort	<p>Ein Übergang im Bereich der Havering-Allee zum Europaplatz wird während der Bauarbeiten zu jeder Zeit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mög-lich sein.</p>
Frage	<p>Das Durchgangsverbot für Fußgänger von der Rheingalerie zur Kurt-Schuma-cher-Brücke (auf der Rampe zum Weg auf der Südseite der Brücke und damit auch zur Nordseite und zur BASF) ist nicht hinnehmbar. Ein Grund hierzu ist nicht sichtbar. Dies bedeutet einen zusätzlichen Fußweg von 15 min außen rum durch den Hemshof für die, die sich an das Verbot halten möchten! Bitte legalisieren Sie wieder diesen Weg!</p>
Antwort	<p>Dieser Weg war für Fußgänger*innen noch nie legal freigegeben. Aufgrund der geringen Breite konnte dort entsprechend der geltenden Empfehlungen und rechtlichen Vorgaben nur ein Radfahren von Süden kommend legal zuge-lassen werden. Während der Bauzeit am Brückenkopf wird dort auch das Radfahren nicht mehr möglich sein. Nach dem Umbau des Brückenkopfes wird dort dann aber ein Fußgängerweg und Radweg zur Verfügung stehen.</p>
Frage	<p>Die bereits aufgeschüttete Trasse der Helmut-Kohl-Allee im Bereich des Park-platzes Jägerstraße lässt einen bedeutenden Höhenunterschied gegenüber der Jägerstraße erahnen.</p> <p>Wie groß wird künftig der Höhenunterschied (in Metern) von der Rad- und Fußgängerquerung der Kohl-Allee (von der Bürgermeister-Grünzweig-Straße kommend) herunter zur Jägerstraße (auf der Höhe der Berliner Straße) und von der Querung am Europaplatz herunter auf das Niveau der Maxstraße?</p>

	<p>Ist dies für Radfahrer bequem über eine direkte Verbindung mit moderater Steigung (% machbar oder muss ein Umweg gefahren werden, damit die Steigung nicht zu groß wird?)</p> <p>Da hier höchstwahrscheinlich die künftige Pendlerradroute von Worms verlaufen wird, welche leider noch nicht in der bisherigen Planung der Kohl-Allee berücksichtigt ist, ist es meines Erachtens sehr wichtig, dass diese Anbindung des Überweges optimal passieren kann und die nötige Fläche bei der Planung der City-West entsprechend vorgehalten wird, ehe auch hier Tatsachen geschaffen werden.</p>
Antwort	<p>Innerhalb des Projektes „Bau der Helmut-Kohl-Allee“ werden nur die straßenbegleitenden Geh- und Radwege hergestellt. Die Verbindungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zwischen Helmut-Kohl-Allee und Jaegerstraße sind Bestandteil der Erschließungskonzeption für das neue Stadtquartier. Lage und Ausgestaltung dieser Verbindungen werden unter Berücksichtigung des vorhandenen Gefälles im Rahmen dieser städtebaulichen Überlegungen geplant.</p>
Frage	<p>Die Anfahrt von Ludwigshafen Nord nach Süd wird entlang des Rathauscenters verlaufen. Ist auch eine Anbindung des Europaplatzes an das Radwegenetz aus Richtung Nord geplant?</p>
Antwort	<p>Es wird eine Radverkehrsführung vom Europaplatz in Richtung Norden geben.</p>
Fragen aus der Onlinesprechstunde vom 11. September 2025	
Frage	<p>Für viele Radfahrer, die z. B. von der BASF entlang der Rheinallee nach Süden möchten, bedeutet bereits die aktuelle Bauphase einen großen Umweg über die Haveringallee. Kann nicht zumindest bis zu den Abrissarbeiten die Umfahrung über BASF Tor 7, den Getreidespeicher und die Rheinallee wieder für Radfahrer freigegeben werden? Eine Gefährdung durch Schienen und Schlaglöcher ließe sich mit – gegenüber den Gesamtkosten von 1 Mrd. – verhältnismäßig einfachen Mitteln beheben. Zumal die andere Nord-Süd-Verbindung über die Heinigstraße auch zugunsten des Autoverkehrs wegfällt.</p>
Antwort	<p><i>Thomas Lappe:</i> Zunächst einmal muss gesagt werden, dass das Wort „wiederherstellen“ in diesem Kontext nicht passend ist, denn diese Verbindung gibt es offiziell gar nicht. Sie führt nämlich über Gelände, das uns nicht gehört. Deshalb können wir offiziell keine Radfahrenden über diese Trasse schicken. Um es klar zu sagen: Man kann dort fahren, man darf es aber eigentlich nicht.</p>
Weitere Nachfrage	<p>Die Stadt baut ja auch dort! Welcher Bereich gehört denn der Stadt?</p>

Antwort	<i>Thomas Lappe:</i> Ich kann nicht im Detail sagen, wo die einzelnen Flächen liegen und was der Stadt gehört. Es gibt jedoch Grundstücke, die zum Hafen und zur Rhein-Galerie gehören. Das sind somit private Flächen, über die der (Rad-)Verkehr nicht geführt werden kann oder darf. Die blaue Halle wurde, soweit ich weiß, von der Stadt gekauft. Ergänzen Sie bitte weiter.
Ergänzung	<i>Eberhard Küssner:</i> Richtig, die blaue Halle vor dem Getreidespeicher haben wir gekauft und sie wird gerade abgerissen. Der Bereich daneben, der für den Zulieferverkehr genutzt wird, gehört jedoch dem Getreidespeicher. Davor ist die Frischbeton AG, die zum Hafenbetrieb gehört. Wir nutzen die Zuwegung und haben dafür Gestattungsverträge. Sie dürfen genutzt werden, gehören aber nicht der Stadt. Deswegen stellt sich immer die Frage der Gewährleistung von Sicherheit: Wenn dort etwas passiert, ist normalerweise der Grundstückseigentümer verantwortlich. Deswegen wird das offiziell nicht möglich sein.
Frage	Die bereits aufgeschüttete Trasse der Helmut-Kohl-Allee im Bereich des Parkplatzes Jägerstraße lässt einen bedeutenden Höhenunterschied gegenüber der Jägerstraße erahnen. Welche Steigung ist in etwa für Radfahrer nach den Querungen der Stadtstraße von Bürgermeister-Grünzweig und vom Europaplatz kommend zur Berliner- und Maxstraße herunter zu erwarten? Ist es möglich, diese wichtige zentrale Route als direkte Verbindung auszuführen?
Antwort 1	<i>Eberhard Küssner:</i> Zur ersten Teilfrage: Es ist tatsächlich so, wenn man aktuell draußen steht, gibt es 1,60 m Höhenunterschied zwischen der Jaegerstraße und dem Plateau des Parkplatzes. Aber das Ganze ist noch nicht der Endzustand. Das wird alles noch baulich angepasst, es wird also keine so steile Rampe bleiben, wie es aktuell der Fall ist. Für uns ist zum aktuellen Zeitpunkt wichtig, dass wir in dem Bereich, an dem später die Straße sein wird, jetzt schon den Bodenaufbau verdichten. Das Ganze muss sich noch setzen, deswegen, je früher wir damit fertig sind, umso besser. Später kommen noch eine Schotterschicht und die Straße selbst drauf, aktuell könnte man vielleicht von Rohbau der Straße sprechen. Da wird noch einiges passieren in dem Bereich.
Antwort 2	<i>Alexander Thewalt:</i> Zur zweiten Teilfrage: In dem Bereich gibt es ja bereits heute große Höhenunterschiede. Das merken Sie insbesondere, wenn Sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Im Untergrund befinden sich zahlreiche Tunnel, beispielsweise der sogenannte C-Tunnel oder der S-Bahntunnel. Die S-Bahn ist teilweise offen und teilweise im Tunnel. Diese Höhen werden bestehen bleiben, das können wir nicht ändern. Deshalb wird sich das Gelände dort auch weiterhin daran orientieren, so wie es heute der Fall ist. Eine zusätzliche Steigung wird es also nicht geben. Die Steigung in Richtung Eisenbahntunnel ist vorhanden und wird sich nicht verändern.

Rückfrage	Nochmal zum Höhenunterschied: Ist die Verbindung direkt passierbar?
Antwort	<i>Thomas Lappe:</i> Ich verstehe die Frage so, dass es darum geht, wie die zukünftige Führung der Radwege aussehen wird. Das hängt jedoch entscheidend von der zukünftigen Bebauung des Quartiers ab. Auf Ebene des städtebaulichen Konzepts beginnt dort gerade die Rahmenplanung. In diesem Zusammenhang gab die Radverkehrsplanung die Vorgabe, eine direkte Verbindung von der Helmut-Kohl-Allee bis zur Berliner Straße zu realisieren. Dabei soll den Radfahrenden ermöglicht werden, möglichst umwegfrei bis dorthin zu gelangen. So verstehe ich die Frage. Dort soll es einen Durchstich geben, der in den vorliegenden Plänen enthalten ist.
Frage	Welche genauen Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sind konkret während der Bauzeit zu erwarten? Welche Maßnahmen werden ergriffen, um diese möglichst gering zu halten?
Antwort	<i>Alexander Thewalt:</i> Die Frage ist recht pauschal. Einschränkungen gibt es für alle Verkehrsteilnehmer. Was den Fuß- und Radverkehr betrifft, können wir jedoch sagen: Wir versuchen, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Das kostet auch Geld und ist Bestandteil der Fördermaßnahme, sodass wir den Rad- und Fußverkehr im engen und weiteren Umfeld berücksichtigen können. Wir haben beispielsweise die Berliner Straße bereits weitgehend von parkenden Autos befreit, sodass sie jetzt schon eine sehr gut nutzbare Nord-Süd-Trasse für den Radverkehr ist. Im Endzustand wird sie die zwei Pendlerradrouten unter der Hochstraße Süd verbinden. Die Achse der Berliner Straße wird am Ende auch die Kreuzungsstelle sein, über die man von der Helmut-Kohl-Allee nach Norden weiterfährt. Zu den Einschränkungen: Eine Einschränkung kennen Sie bereits. Der nördliche Zugang zur Straßenbahnhaltestelle Rathaus ist gesperrt. Viele Bürger*innen müssen deshalb einen Umweg laufen, um diese Haltestelle zu erreichen. Diese gravierende Einschränkung besteht bereits seit Langem. Bei weiteren konkreten Fragen können Sie uns gerne kontaktieren. Wir antworten darauf und nehmen Anregungen auch gerne an. Die Bauleute sehen einfach nicht alles, beispielsweise wenn es um umweg- und barrierefreie Zugänge geht. Da sind wir auch auf Ihre Hilfe angewiesen.
Frage	Die Radroute unter der Hochstraße Süd wurde als große Verbesserung dargestellt. Allerdings wird es auf 700 m sechs Ampeln geben. Eine Verbesserung wird es nur geben, wenn auf diesen 700 m eine grüne Welle für Radler eingerichtet wird.
Antwort 1	<i>Alexander Thewalt:</i> Wir sind hier mitten in der Stadt und kreuzen beispielsweise zweimal Straßenbahnen, die ebenfalls mit einer grünen Welle möglichst geschmeidig durch die Stadt fahren sollten. Das schaffen wir nicht, und für

	<p>den Radverkehr gilt das Gleiche. Wir sind uns der Ampelsituation jedoch bewusst und haben eine Ampelschaltung entwickelt, die sowohl die kreuzende Straßenbahn als auch die kreuzenden Kraftfahrzeugmengen berücksichtigt. Das ist nicht ganz einfach, aber der Fördermittelgeber gibt auch nur Gelder frei, wenn die Anforderungen an die Radwege erfüllt sind. Radfahrer dürfen nicht zu lange warten müssen. Wir bewerben uns um Fördermittel für die Pendlerradroute. Auch dort gibt es strenge Kriterien bezüglich der Wartezeit von Radfahrern auf einer Strecke von einem Kilometer.</p>
Antwort 2	<p><i>Thomas Lappe:</i> Es ist teilweise aber ein Problem alle Radfahrende unter einen Hut zu bringen. Manche fahren 10 km/h andere 30 km/h. Beiden kann man es quasi nicht recht machen. Der Autoverkehr ist auf 50 km/h geregelt, das ist etwas einfacher und gleichmäßiger. Da es sich hier um eine Rad-schnellverbindung handelt, wird die Ampelschaltung jedoch eher auf die schnellen Fahrer*innen ausgelegt sein</p>
Frage	<p>Zur Radroute: Wie oft muss man durchschnittlich an den Ampeln warten bei optimalem Tempo? Kann man die Berliner nicht für PKW sperren?</p>
Antwort	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Die Frage ist sehr konkret. Die kann ich aktuell noch nicht beantworten. Wir werden dahingehend aber noch eine Informationsveranstaltung machen. Vielleicht ist der stadträtliche Ausschuss das passende Format. Hier könnte auch über die Berliner Straße oder die Fördermittelsituation informiert werden. Das Konzept Fuß- und Radverkehr wird ebenfalls momentan erarbeitet. Eine Präsentation in dem Rahmen erscheint mir ebenfalls sinnvoll.</p>

4 Feedback zur Online-Sprechstunde (Mentimeter)

Im Rahmen der Online-Sprechstunde wurde eine zusätzliche Feedbackschleife für die Teilnehmenden eingebaut. Über eine Menti-Umfrage wurden Rückmeldungen zur wahrgenommenen Informiertheit, zu den Informationskanälen der Veranstaltung sowie zu den gewünschten Kommunikationswegen für die Zukunft eingeholt.

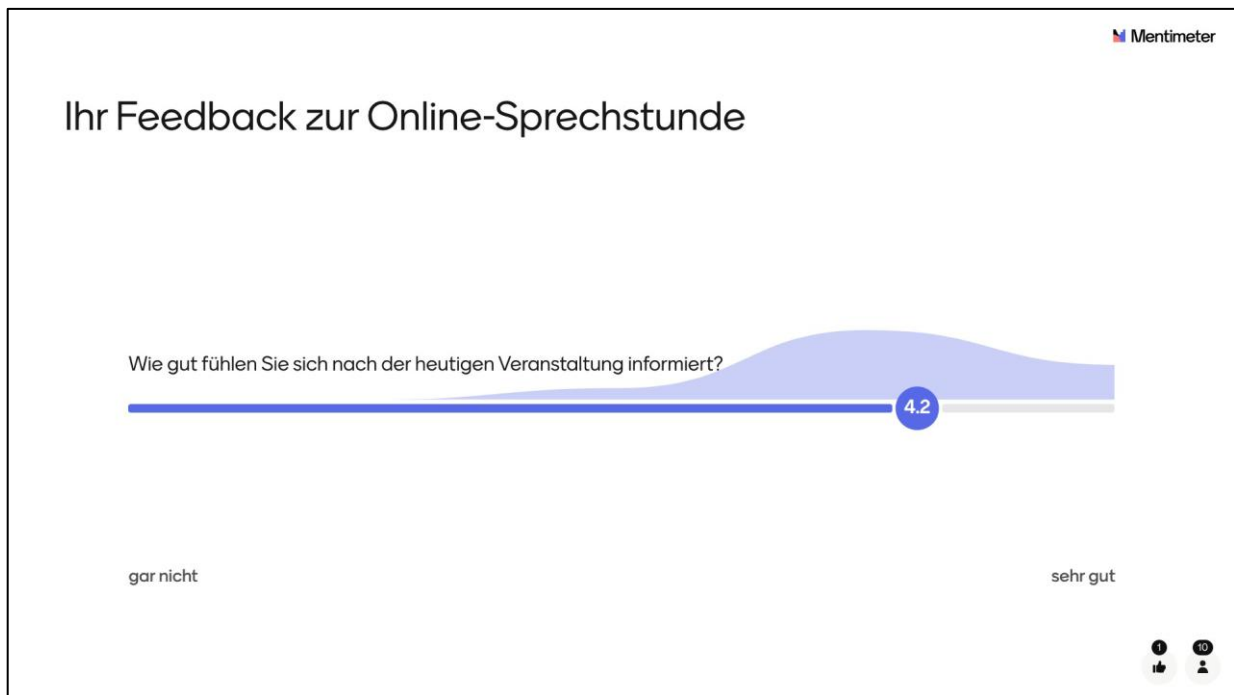


Abbildung 3: Wie gut fühlen Sie sich informiert?

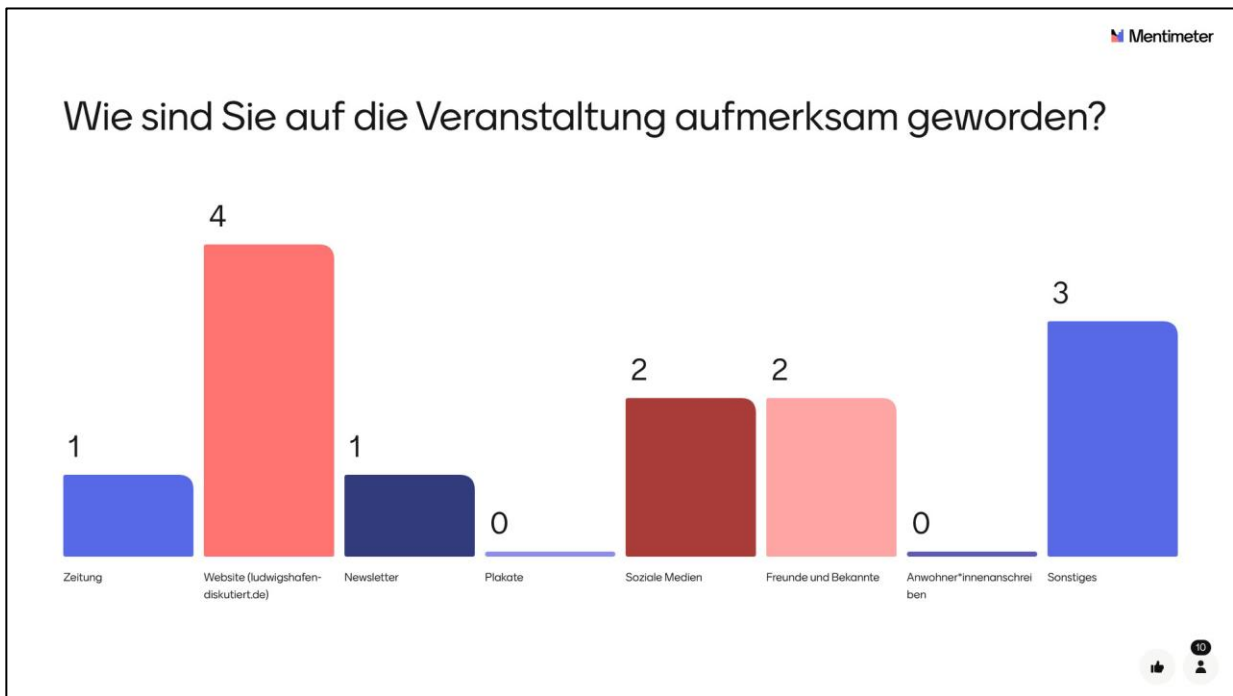


Abbildung 4: Wie sind Sie auf die Veranstaltung aufmerksam geworden?

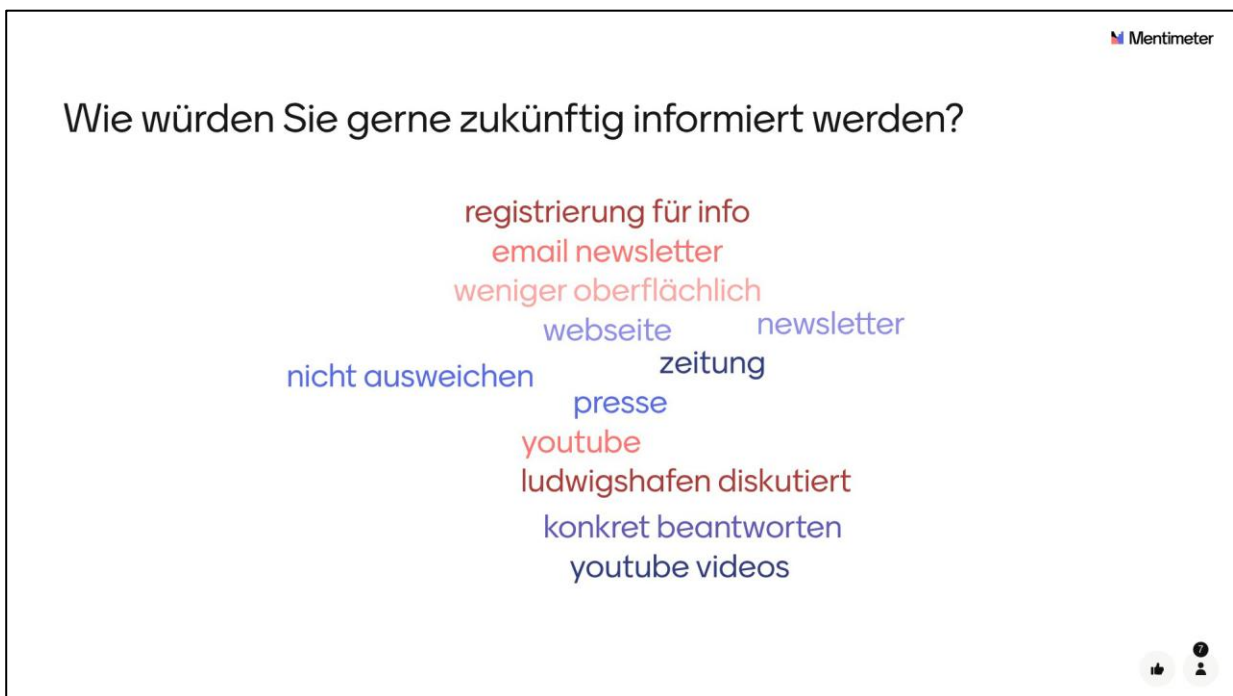


Abbildung 5: Wie würden Sie gerne zukünftig informiert werden?