City West – Stadtstraße lang:
Wie geht es weiter?

CITYWEST
HEUTE FÜR MORGEN

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Dr. Eva Lohse
Oberbürgermeisterin
Ludwigshafen

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Bürgerinnen und Bürger,

der Stadtrat hat im März 2014 mit großer Mehrheit beschlossen, dass eine lange, ebenerdige Straße die kaputte Hochstraße Nord ersetzen soll. Für die weiterführende Planung dieser so genannten Vorzugvariante gab der Stadtrat Planern und Verwaltung jedoch einen Aufgabenkatalog mit konkreten Prüfaufträgen mit auf den Weg.
Bereits davor hatten Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, im Rahmen einer intensiven Informations- und Beteiligungsphase zu „City West: Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?" die Gelegenheit, sich eine Meinung zu bilden und den Entscheidungsträgerinnen und -trägern wichtige Hinweise zu geben.
In den vergangenen Monaten haben die Ingenieure, Verkehrs- und Stadtplaner sowie Umweltexperten zahlreiche Anregungen und Hinweise überprüft und Lösungsvorschläge erarbeitet, die in die nun vorliegende Planung der „weiterentwickelten Stadtstraße" eingeflossen sind. Diese überarbeitete Vorzugsvariante der langen Stadtstraße möchten wir Ihnen nun vorstellen und Ihnen Rückmeldung geben, wie und wo wir Anregungen aufgegriffen haben. In den kommenden zweieinhalb Wochen haben Sie wieder online auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und vor Ort die Möglichkeit, Fragen zur vorliegenden überarbeiteten Planung zu stellen und sich Veränderungen von Fachleuten erläutern zu lassen. Denn nun heißt es: „Stadtstraße lang: Fragen Sie nach!"
Ich würde mich freuen, wenn Sie diese Gelegenheit nutzen würden, um sich zu informieren und mit uns ins Gespräch zu kommen.

Ihre Dr. Eva Lohse
Oberbürgermeisterin

Die Vorzugsvariante: Hinweise und Aufgaben aus Bürgerbeteiligung und Stadtratsbeschluss

Viele Bürgerinnen und Bürger haben vor einem Jahr persönlich, online und vor Ort die Möglichkeit genutzt, sich eine Meinung zu bilden und den Planern Hinweise zu geben.

Im Zuge der vierwöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Januar und Februar 2014 gaben die Bürgerinnen und Bürger Planern und Verwaltung zahlreiche Anregungen. Alle Hinweise wurden zusammengefasst und in einem Auswertungsbericht, der auch im Internet nachzulesen ist, dokumentiert. Der Stadtrat verband mit seinem Beschluss zugunsten der „Stadtstraße lang" im März 2014 einen klaren Katalog abzuarbeitender Aufgaben. Ingenieure, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Umweltexperten haben sich zusammen mit der Verwaltung intensiv mit den vielen Hinweisen und Anforderungen auseinandergesetzt und Lösungsvorschläge erarbeitet.

Schwerpunktthemen dabei waren:

- **Verkehrsfluss soll verbessert werden: übersichtlicher, klarer, durchlässiger**
- **bessere Verbindung der nördlichen und südlichen Innenstadt für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer**
- **Verbesserungen für den ÖPNV gefordert**
- **Belastungen während den Bauarbeiten sollen weiter verringert werden**
- **das Stadtquartier soll durch die lange Stadtstraße attraktiver werden**
- **Entwicklung von Plänen für die Ausgestaltung einer Grünachse zwischen Friedenspark und Rhein**
- **Überprüfung des geplanten Lärmschutzes**
- **Konzept für gute Einkaufsmöglichkeiten im Rathaus-Center und in dessen Umfeld soll für die unterschiedlichen Bauphasen erstellt werden (Nahversorgungskonzept)**

Überarbeitete Planung: die „weiterentwickelte Stadtstraße“

Die wichtigsten Veränderungen im Überblick:

Die Straßenführung wird übersichtlicher, leichter begreifbar und der Verkehrsfluss wird verbessert. Dies ist möglich, weil die Rheinuferstraße und die Gleise der Stadtbahnlinien 7 und 8 nach Osten, also Richtung Rhein, verlegt werden können. Voraussetzung dafür ist der Abriss des Würfel-Bunkers.

Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer finden durchgängige und barrierefreie Wegeverbindungen in alle Richtungen vor.

Eine verbesserte Ampelsteuerung sorgt für leichteres Überqueren der Stadtstraße für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Auch während den Bauarbeiten können die Straßenbahnlinien 7 und 8 – bis auf weniger Wochen – wie gewohnt fahren.

Die Linie 6 wird während den Bauarbeiten über die Konrad-Adenauer-Brücke umgeleitet.

In Folge der Verlegung der Stadtbahngleise zieht die Straßenbahnhaltestelle Rathaus ans Ostende des Rathaus-Centers und rückt ans Tageslicht. Straßenbahnen und Busse werden besser miteinander verbunden; außerdem gibt es Platz für Taxis und Fahrräder.

Bauabläufe können besser miteinander verknüpft werden: Dadurch verringert sich die Phase intensiver Belastung um ein halbes Jahr.

Die Neuordnung der Straßen und Gleise am Nordbrückenkopf sorgt für mehr freie Flächen. Diese können beispielsweise für Grünflächen sowie als Parkflächen genutzt werden.

Die neue Straße rückt noch einmal etwas mehr von der Bebauung ab. Dies führt u.a. zu Verbesserungen beim Lärmschutz.

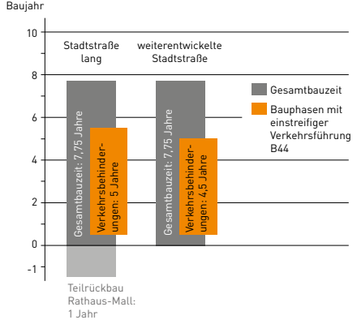
Entsprechend der veränderten und verbesserten Planung liegen die Baukosten für die „weiterentwickelte Stadtstraße“ – bei einen Baubeginn im Jahr 2018 – bei rund 280 Millionen Euro. Sie ist also nach wie vor die günstigste Variante. Die geschätzten Unterhaltskosten für die „weiterentwickelte Stadtstraße“ verändern sich sich im Vergleich zur „Stadtstraße lang“ nicht.

Die weiterentwickelte Stadtstraße hat eine einfache und gut begreifbare Verkehrsführung am Nordbrückenkopf.

Bauzeiten

Das Thema Bauzeiten zählte zu einem der vier am meisten diskutierten Blickwinkel in der Beteiligungsphase im Januar und Februar 2014. Auch der Stadtrat legte großen Wert darauf, die Beeinträchtigungen für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten. Die Ingenieure waren gefordert, die Bauabläufe insgesamt zu überprüfen. Was wurde geprüft, was verändert sich?

Die Bauzeit für die „weiterentwickelte Stadtstraße" liegt wie bei der „Stadtstraße lang" bei knapp acht Jahren. Durch die Verschiebung der Rheinuferstraße nach Osten verbessern sich die Bauabläufe. Das hat zur Folge, dass die kritische Bauzeit, in der mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist, sich von 5 auf 4,5 Jahre verkürzt. Während bei der „Stadtstraße lang" noch ein Jahr im Vorlauf zusätzlich für den Teilabriss der nördlichen Mall des Rathaus-Centers eingerechnet werden musste, erfolgen die Bauarbeiten nunmehr gleichzeitig. Noch mehr als bei der „Stadtstraße lang" kann bei der „weiterentwickelten Stadtstraße" unabhängig von räumlichen oder verkehrlichen Zwängen gebaut werden. Da neue Gleise für die Stadtbahnlinien 7 und 8 gelegt werden, können die Straßenbahnen fast während der kompletten Bauzeit im alten Gleisbett weiter fahren.
Die Linie 6 wird über die Konrad-Adenauer-Brücke und den Berliner Platz geleitet.



Entwicklungschancen

Der Blickwinkel Entwicklungschancen hat während der Bürgerbeteiligung 2014 viele Menschen bewegt und war eines der vier am höchsten priorisierten Themen. Der Stadtrat hat hierzu Prüfaufträge formuliert. Insbesondere wurde der Wunsch geäußert, dass die an die Straße angrenzenden Stadtquartiere attraktiver werden. Die Planer hatten daher die Aufgabe, stadträumliche Verbesserungen zu erreichen. Was wurde geprüft, was verändert sich?

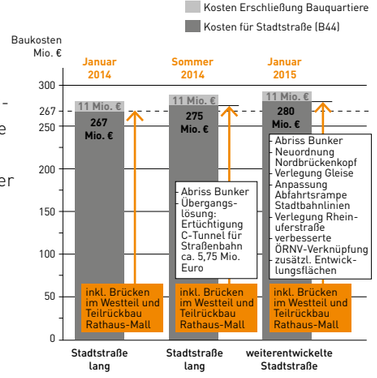
Die „weiterentwickelte Stadtstraße" präsentiert sich in Anknüpfung an die „Stadtstraße lang" als ebenerdige, großzügig angelegte Straße mit breiten Seitenräumen und Baumreihen. Die Flächen entlang der neuen Straße haben aufgrund ihrer innerstädtischen Lage gute Vermarktungschancen. Insgesamt ergeben sich hohe Potenziale für das Wohnen und Arbeiten in der Stadt.

Durch die Neuordnung am Nordbrückenkopf, verbunden mit der Reduzierung von Auf- und Abfahrtsrampen, entstehenden erstmals zusammenhängende (Bau-)Flächen östlich der Dessauer Straße zwischen Hemshof und den heutigen Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke. Eine beidseitige Bebauung der Dessauer Straße ist möglich. Zudem können durch die Verlegung der Straßenbahntrassen auch Flächen, die unmittelbar an das Rathaus-Center angrenzen, baulich genutzt werden. Auch ein Parkhaus ist hier denkbar.

Kosten

Nach Verkehr und Entwicklungschancen war das Thema Kosten der drittmeist diskutierte Blickwinkel bei der Bürgerbeteiligung Anfang 2014. Zentraler Gegenstand dabei waren die aus der jeweiligen Varianten resultierenden Folgekosten. Eine große Mehrheit favorisierte aufgrund der als geringer eingeschätzten Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie der höheren Bestandsdauer die Stadtstraße lang. **Was wurde geprüft, was verändert sich?**

Seit dem Frühjahr 2014 und in Anknüpfung an die Öffentlichkeitsbeteiligung ergaben sich bei der „Stadtstraße lang" weitere planerische Überlegungen. Auch dabei hätte der Bunker abgerissen sowie ein erheblicher Betrag für die Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes Richtung Oppau in ein Provisorium investiert werden müssen; die geschätzten Kosten für diesen Zwischenschritt lagen bei rund 275 Millionen Euro gegenüber 267 Millionen Euro. Allerdings wurden weitere verkehrliche Verbesserungen und Entlastungen für Verkehrsteilnehmer und Anwohner angestrebt. Diese konnten mit der nun vorliegenden Lösungsvariante erzielt werden. Die Baukosten für diese „weiterentwickelte Stadtstraße" mit allen Verbesserungen werden auf rund 280 Millionen Euro geschätzt. Die künftigen Unterhaltskosten liegen auf ähnlichem Niveau wie bei der „Stadtstraße lang".



Nachbarn

Aus Sicht der Menschen, die in unmittelbarer Nähe der Großbaustelle leben und arbeiten, wurde bei der Bürgerbeteiligung 2014 vor allem diskutiert, welche Belastungen zumutbar sind. Häufig wurde darauf hingewiesen, dass eine kürzere Bauzeit wichtig sei, damit die Belastungen für die Nachbarn nicht zu groß werden. Der Stadtrat hat deshalb den Planern einen konkreten Prüfauftrag hierzu gestellt. Daneben war es ein wichtiges Anliegen, dass die Planung eine Aufwertung des Quartiers und die Steigerung von Wohn- und Lebensqualität im Blick behält. **Was wurde geprüft, was verändert sich?**

Für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer gibt es eine übersichtlich gegliederte Wegeführung. Durch eine verbesserte Ampelschaltung kann man die Straße selbst im Berufsverkehr in einem Zug überqueren.
Nach Fertigstellung der neuen Straße werden die Belastungen durch den Verkehr für die Anwohnerinnen und Anwohner geringer ausfallen, da die Straße weiter von der bestehenden Bebauung abrückt. Dies führt u.a. zu Verbesserungen beim Lärmschutz. Da die Bauphasen besser miteinander verknüpft werden können, verringert sich die Phase intensiver Belastung um ein halbes Jahr. Es wird ein Nahversorgungskonzept erarbeitet.

Raumgefühl

Das Thema Raumgefühl wurde im Vergleich zu den anderen Blickwinkeln als etwas weniger entscheidend beurteilt. Für die Entwicklung der Stadtquartiere werden jedoch durch den Bau einer Stadtstraße wichtige Impulse erwartet, eine bessere Anbindung der Stadtteile zueinander sowie die Ausgestaltung einer Grünachse zwischen Friedenspark und Rhein. Darauf legte auch der Stadtrat Wert. Die Planer hatten daher die Aufgabe, den Blickwinkel Raumgefühl weiter zu denken. **Was wurde geprüft, was verändert sich?**

Die Stadtstraße mit breiten Fuß- und Radwegen, gesäumt von Bäumen und Grünflächen, sorgt für mehr Aufenthaltsqualität und Attraktivität im Stadtbild.
Die „weiterentwickelte Stadtstraße" bietet die Chance, den Gedanken eines Grünzuges vom Willersinn, über den Ebertpark und den Friedenspark zum Rhein zu verwirklichen. Die Ausgestaltung der Freiräume soll im weiteren Projektverlauf gegebenenfalls in einem Wettbewerbsverfahren näher beleuchtet werden.
Die verlegte Haltestelle Rathaus an der Ostseite des Rathaus-Centers erfordert in den kommenden Planungsschritten eine intensive und detailgenaue gestalterische Ausarbeitung.

Umwelt

Der Stadtrat hat den Planungsbüros den Auftrag gegeben, ein Lärmschutzkonzept zu erstellen und die zu erwartenden Umweltbelastungen im Rahmen der Luftreinhaltung festzustellen. Zu den Aspekten, die unter der Überschrift Umwelt betrachtet wurden, zählen der Lärmschutz sowie die Lufthygiene. **Was wurde geprüft, was verändert sich?**

Lärmschutz

Beim Lärmschutz konnten durch die Neuordnung am Nordbrückenkopf Verbesserungen für die Menschen erzielt werden, die im Hemshof leben. Für den Neubau sind die aktuellen rechtlichen Anforderungen an den Lärmschutz zu erfüllen.
Der Schallschutz wird vor allem durch Schallschutzwände oder die geplante Bebauung erfolgen. Am neugeplanten Nordbrückenkopf sind an den Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke sowie an der Brückenauffahrt im Westen über die Bahn durchsichtige Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 2,50 Metern vorgesehen. Im Vergleich zur heutigen Lärmbelastung verbessert sich die Situation dadurch. Der dort empfundene Lärm kann nahezu halbiert werden.
Sobald neue Gebäude entstehen werden, übernehmen diese den Schallschutz für die bestehende Bebauung; vergleichbar ist dies in Ludwigshafen beispielsweise an der Rheinallee und der Brunckstraße gelöst. Solange diese Gebäude jedoch nicht realisiert sind, müssen die Menschen in den bestehenden Gebäuden, soweit der Grenzwert überschritten wird, vor Lärm geschützt werden, gegebenenfalls durch passiven Schallschutz.

Lufthygiene – Feinstaub und Stickstoffdioxid

Hier gibt es im Vergleich zur „Stadtstraße lang" die wenigsten Veränderungen. Insgesamt werden die geltenden Grenzwerte der Feinstaub- und Stickstoffdioxidkonzentrationen entlang der geplanten Stadtstraße sowie am Nordbrückenkopf eingehalten.

Verkehr

Der Blickwinkel Verkehr war nach Einschätzung der Bürgerinnen und Bürger, die vor einem Jahr im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung mitdiskutiert haben, einer der wichtigsten Aspekte für die Entscheidung über eine Vorzugsvariante. Auf Grund der vielen Beiträge zum Thema Verkehr gibt es für sich stehende Schwerpunkte. Zahlenmäßig die meisten Beiträge bezogen sich auf den Themenkomplex „Verkehrsfluss/Staugefahr/dauerhafte Verkehrsverlagerungen". Dabei wurde deutlich, dass es für viele Teilnehmende oberste Priorität war, dass der Verkehr auf der neuen Straße so gut wie möglich fließt.
Viele Beiträge bezogen sich auf die Situation von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern. In vielen Hinweisen wurde für die neue Straße eine Verbesserung der Infrastruktur gefordert. Beim Thema ÖPNV wurde in den meisten Beiträgen ein Ausbau bzw. eine Verbesserung dessen diskutiert. Auch wiesen viele Teilnehmende darauf hin, dass der ÖPNV in der Bauzeit mitbeachtet werden müsse.
Der Stadtrat verband sein Votum zugunsten der „Stadtstraße lang" gleich mit mehreren Arbeitsaufträgen an die Ingenieure und Verkehrsplaner – diese betrafen sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch die Fuß- und Radwege sowie den ÖPNV
Was wurde geprüft, was verändert sich?

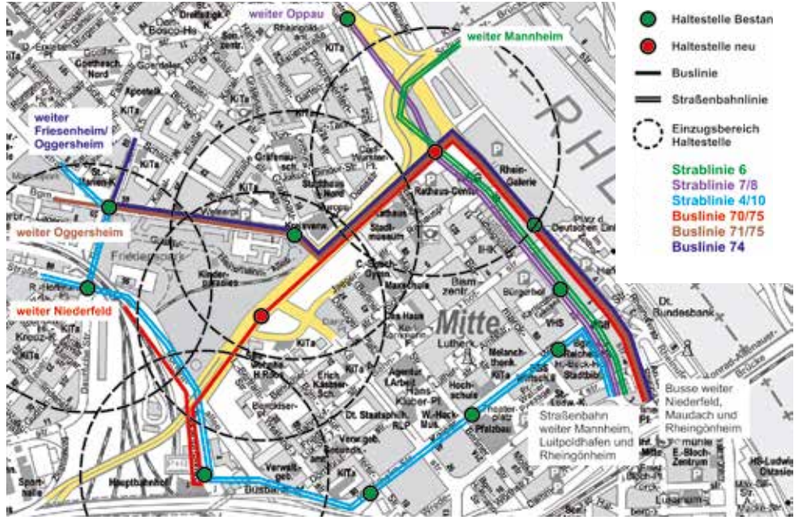
Mit dem Auto unterwegs:
Durch den neu geordneten Nordbrückenkopf verläuft die „weiterentwickelte Stadtstraße" weitgehend geradlinig: Die zuvor kritisierte scharfe Kurve nach Westen von der BASF oder Mannheim kommend entfällt.
Der Verkehrsfluss konnte noch einmal verbessert werden: Die Lösung bietet flüssige Verkehrsverhältnisse auch im Berufsverkehr sowie eine sehr gute Orientierung.
Der neue Nordbrückenkopf sorgt für eine übersichtliche Straßenführung und besser begreifbare Lösungen für Autofahrerinnen und Autofahrer.
Die stark geschädigten Hauptbauwerke der alten Hochstraße Nord können bereits in einer frühen Bauphase nahezu zeitgleich abgerissen werden. Insgesamt trägt dies dazu bei, dass ein guter Verkehrsfluss in den Hauptrichtungen früher möglich sein wird als bei der „Stadtstraße lang".
In der weiterentwickelten Planung wurde ein Abbiegen von der Hartmannstraße direkt auf die Stadtstraße Richtung Westen berücksichtigt.

Zu Fuß und mit dem Rad unterwegs:
Durch die Neuordnung am Nordbrückenkopf entstehen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer besser begreifbare und damit auch sicherere Lösungen. Insgesamt wurde die Orientierung verbessert.
Die „weiterentwickelte Stadtstraße" bietet beidseitig durchgängige Rad- und Gehwegeverbindungen in nahezu alle Richtungen. Die „weiterentwickelte Stadtstraße" sieht zahlreiche und sichere oberirdische Möglichkeiten vor, die Straße zügig zu überqueren. Die Ampelschaltung wurde verbessert. Unterführungen sind nicht machbar, da unmittelbar nördlich der Stadtstraße das BASF-Gleis in Tunnellage verläuft. Überführungen bedingen große Auffahrtsrampen bzw. Aufzuganlagen und werden erfahrungsmäßig ungern genutzt – zumal sich gesicherte ebenerdige Querungen anbieten.
Für die fernere Zukunft ist nicht ausgeschlossen, dass es zwischen Gebäudeteilen Brückenverbindungen geben kann, dies bleibt aber eines Tages der konkreten Immobilienentwicklung überlassen.
Da die Rampen zur Kurt-Schumacher-Brücke nicht mehr so steil ansteigen, können die Fuß- und Gehwege nahezu barrierefrei geführt werden, was die Nutzung angenehmer macht.
Autoverkehr, Radverkehr sowie Fußgängerverkehr sind klar voneinander getrennt.
Die weiterentwickelte Stadtstraße mit ihren Radwegeverbindungen gliedert sich gut in das bestehende Radwegenetz ein.

Mit Bussen/Stadtbahnen unterwegs:
Die Straßenbahnlinien 7 und 8 können – bis auf wenige Woche - während der gesamten Bauzeit ungehindert fahren. Ermöglicht wird das durch die Verlegung der Gleise nach Osten in Richtung Rhein. Während der Bau-

zeit kann die Straßenbahnlinie 6 über die Konrad-Adenauer-Brücke und den Berliner Platz umgeleitet werden. Durch die Verlegung der Gleise rückt die Haltestelle Rathaus ans Tageslicht und zieht an den östlichen Teil des Rathaus-Centers. Die neue Haltestelle bietet einfache und schnelle Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn / Bus / Taxi und Fahrrad. Künftig werden die Buslinien, die von Westen kommen und derzeit westlich des Rathauses halten, über die neue Stadtstraße und die Zollhofstraße bis zum Berliner Platz geführt und dort mit den nach Süden verkehrenden Linien verknüpft werden. Barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen werden westlich der Einmündung der Heinigstraße sowie im Bereich des Nordeingangs zur Rathaus-Mall angelegt. An letztgenannter Haltestelle besteht eine günstige Verknüpfung mit den Straßenbahnlinien 6,7 und 8, deren neue Haltestelle östlich des Rathauses über kurze Wege erreichbar ist.

Geprüft haben Planer und Stadtverwaltung auch den Hinweis, ob eine Straßenbahn in der Mitte der neuen Stadtstraße fahren könnte. Dies ist nicht möglich, denn dies hätte eine deutliche Vergrößerung der Straßenfläche bedeutet. Außerdem standen die Planer vor dem Problem, dass die Straßenbahn an einer Stelle die Straße hätte queren müssen, um an das vorhandene Schienennetz angeschlossen zu werden. Das wäre aber nur zu Lasten der Verkehrsqualität zu erreichen, es wäre also zu Verkehrsbehinderungen gekommen. Mittelfristig geht mit dem Ergebnis der Ausschreibung der S-Bahn ab 2017 eine Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten auf den Strecken nach Speyer und Kaiserslautern einher, die Strecke zur BASF wird integriert. Bis zum Abriss der Hochstraße Nord wird die S-Bahn auch nach Mainz fahren. Hinzu kommt die Ertüchtigung der Rhein-Haardt-Bahn. Damit steht während und nach der Bauzeit ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz zur Verfügung. Ob und in welchem Umfang für die Bauzeit zusätzlich Park & Ride-Anlagen oder eine Erhöhung der Bus-/Straßenbahnanzahl sinnvoll sind, wird im weiteren Verfahren geprüft.



Die Übersicht zeigt das neue Liniennetz für Busse und Stadtbahnen.

Impressum

Stadtverwaltung Ludwigshafen
Rathausplatz 20, 67059 Ludwigshafen
www.ludwigshafen.de

in Zusammenarbeit mit:
WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Ludwigshafen
Ludwigshafen W.E.G, Rathausplatz 10 + 12
67059 Ludwigshafen
www.weg-ludwigshafen.de

Redaktion: Sigrid Karck, Helga Hofmann
Fotos: V-Kon Media, Trier

Tel: 0621 504-3013, Fax: 0621 504-2049
pressestelle@ludwigshafen.de

Konzept und Design: www.merkwuerdig.com
Druck: BB Druck + Service GmbH Ludwigshafen
Auflage: 85.000
Stand: Februar 2015

Bis zum 25. Februar haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich über die „weiterentwickelte Stadtstraße" zu informieren und Fragen zu dem vorliegenden Planungsvorschlag zu stellen: online auf www.ludwigshafen-diskutiert.de sowie vor Ort an zwei Informationssamstagen im Infocenter Stadtumbau, Rathausplatz 10 + 12, am Samstag, 14. und Samstag, 21. Februar, jeweils von 10 bis 13 Uhr. Am 23. März entscheidet dann der Stadtrat über die vorliegenden Planungen der weiterentwickelten Stadtstraße. Danach ist die Vorentwurfsphase der Planung abgeschlossen. Auf dieser Grundlage stellt die Stadt Ludwigshafen dann Förderanträge beim Land und beim Bund.

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

W.E.G.