

28.11.2016

Stadtstraße: Bauphasenplanung und Kostenrahmen stabil

Stadtverwaltung stellt Zwischenbericht der verfeinerten Entwurfsplanung zum Abriss der Hochstraße Nord vor

Die Planungen für die neue Stadtstraße sind in allen wichtigen Bereichen wie Verkehr, Bauzeiten, Entwicklungschancen oder Umwelt weitere Schritte vorangekommen und werden damit zunehmend konkreter. Aus den nun vorliegenden umfangreichen Planungsunterlagen geht hervor: Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Stadtstraße wurde noch einmal gutachterlich festgestellt. Alle kommenden Arbeitsschritte des Planungsverfahrens bewegen sich im vorgesehenen zeitlichen Ablauf. Ein starkes Augenmerk liegt dabei auf der Verkehrsführung während der einzelnen Bauphasen. Die Kosten liegen unverändert im vorgegebenen Rahmen.

Das geht aus dem Zwischenbericht zum aktuellen Stand der Entwurfsplanung zu City West hervor, den die Stadtverwaltung und die beauftragte Ingenieurgemeinschaft den Mitgliedern von Bau- und Grundstücksausschuss, Stadtentwicklungsausschuss sowie der Ortsbeiräte Nördliche und Südliche Innenstadt am Montag öffentlich vorgestellt hat. Die Entwurfsplanung steht planungsrechtlich und -technisch zwischen der Vorentwurfsplanung und der eigentlichen Planfeststellung. Insofern ist sie ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg, die marode Hochstraße Nord abzureißen und durch eine ebenerdige Stadtstraße zu ersetzen. In allen Planungsschritten wurden viele Hinweise und Anregungen der politischen Gremien sowie der Bürgerschaft aufgenommen. Während die Zuschussanfragen bereits fristgerecht den zuständigen Ministerien vorliegen, werden die Planungen in Ludwigshafen weiter verfeinert. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Stadtstraße wurde darüber hinaus noch einmal von unabhängiger Stelle gutachterlich überprüft und ist nun entsprechend testiert. Parallel dazu führt die Stadtverwaltung Abstimmungsbesprache mit anderen betroffenen öffentlichen Institutionen wie der Deutschen Bahn, den Technischen Werken oder den Verkehrsbetrieben. Die Entscheidung über die Finanzierungszusage liegt nun bei den zuständigen Behörden in Koblenz, Mainz und Berlin. Darüber arbeitet die Stadtverwaltung eng mit den Nachbarstädten und -kreisen, dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) und dem Regierungspräsidium Karlsruhe zusammen. Dabei müssen mehrere überregionale Maßnahmen bei der zeitlichen Planung berücksichtigt und koordiniert werden. Dies spricht aus Sicht der Stadtverwaltung für eine Festlegung des Baubeginns auf Ende 2019, um den Partnern einen Puffer für eventuelle bauliche Unwägbarkeiten einräumen zu können. Gleichzeitig bedeutet dies Planungssicherheit für das Rathaus-Center für die kommenden drei Jahre.

Wesentliche Aussagen des Zwischenberichts

Nachdem alle Planungen erneut konkretisiert und abgestimmt wurden, ergibt sich im November 2016 folgendes Gesamtbild.

Verkehr

Während der Bauarbeiten:

Für Autofahrerinnen und Autofahrer:

Während der gesamten Bauzeit sind bis zum Rhein zwei Fahrspuren je Richtung nutzbar. Nur die Überschreitung des Rheins wird in der Regel einspurig erfolgen. Ebenso ist mindestens eine

Spur von Norden nach Mitte/Süd und von Mitte/Süd nach Norden durchgängig befahrbar.

Die Prognosen zur Leistungsfähigkeit der B44 und B37 während der Bauphasen sind ermittelt worden, wobei besondere Straßenabschnitte in den Fokus gerückt sind. Für die B44 sind dies die Abschnitte nach der Auffahrt Bruchwiesenstraße und vor der Kurt-Schumacher-Brücke. Für die B37 sind dies die Abschnitte: vor der Pylonbrücke und vor der Konrad-Adenauer-Brücke.

In den Bauphasen 1 bis 3 wird im morgendlichen Berufsverkehr die Leistungsfähigkeit im Vergleich zu heute mit 99 Prozent fast erreicht. Selbst in den kritischen Bauphasen 7 und 8 liegt die Leistungsfähigkeit mit morgens 70 bis 65 Prozent weit über der von Beginn der Planung angesetzten Rahmenbedingung. Diese lautete: Mindestens 50 Prozent der Leistungsfähigkeit soll erhalten bleiben. Diese Zahlen bedeuten, dass in Bauphase 8 von einem Rückstau vorwiegend auf der A650 von ungefähr drei bis vier Kilometern auszugehen ist. Abends treten bereits heute Leistungsdefizite auf, die sich aber über die gesamte Bauzeit mit einem Minimalwert von 83 Prozent nicht spürbar verschlechtern. Außerhalb des Berufsverkehrs besteht keine verkehrliche Einschränkung.

Für Fußgängerinnen und Fußgänger:

Mindestens eine durchgängig nutzbare Fußgängertrasse verbindet den Hemshof mit Mitte in Höhe Europaplatz und Jaegerstraße in jeder Bauphase. Mit Abriss des Nordflügels des Rathaus-Centers in Bauphase 1 ist lediglich dieser Fußweg zwischen Hemshof und Innenstadt nicht mehr möglich. Alle anderen gewohnten Wegeverbindungen im Bereich des Europa-Platzes und der Bürgermeister-Grünzweig-Straße bleiben bestehen.

Für Radfahrerinnen und Radfahrer:

Entlang des Rheins soll es durchgängig eine Radwegeverbindung aus Mitte und Süd Richtung Norden zur BASF in jeder Bauphase geben.

Umleitungskonzept

Da durch den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Stadtstraße über Jahre eine innerstädtische Großbaustelle entsteht, die zwangsläufig zu Beeinträchtigungen führen wird, haben die Planer ein großräumiges Umleitungskonzept, das so genannte Drei-Zonen-Konzept, entwickelt. In der ersten Zone sollen überregionale Verkehre auf den Autobahnring, bestehend aus A6 und A61 mit den Rheinbrücken bei Mannheim-Sandhofen und Speyer, umgeleitet werden. Regionale Verkehre sollen den Bundesstraßenring B9 nutzen. Die innere Zone sollte nur noch dafür genutzt werden, innerstädtische Ziele zu erreichen. Mit diesem Konzept haben die Planer die Grundlage dafür geschaffen, die Beeinträchtigungen im innerstädtischen Verkehr so gering wie möglich zu halten. Angedacht ist auch die Einführung einer Verkehrs-App, damit Bürgerinnen und Bürger die aktuelle Verkehrssituation direkt abrufen können.

Die Baulogistik wird überwiegend über die A 650 und einen Zugang zum Rhein beziehungsweise zur Bahn am unteren Rheinufer erfolgen können.

ÖPNV:

Für Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Das ÖPNV-Netz wird verbessert. Das Konzept, das Anfang 2016 vorgestellt und öffentlich erörtert wurde, wird in den kommenden Monaten weiter diskutiert und konkretisiert. Das ÖPNV-Konzept wird die Straßen deutlich entlasten und die beschriebene Situation für die Autofahrerinnen und Autofahrer nochmal erheblich verbessern.

Verkehrliche Leistungsfähigkeit der Stadtstraße:

Im Zuge dieses fachlichen Austausches hat das Bundesverkehrsministerium eine unabhängige Überprüfung der Leistungsfähigkeit der geplanten Stadtstraße - ein so genanntes Testat -

gefordert. Dieses Testat gilt als eine wesentliche Grundlage für die Förderfähigkeit der Straßenbaumaßnahme. Es bestätigt die Leistungsfähigkeit der Stadtstraße. Fachverwaltung und Ingenieurgesellschaft haben die aus dem Testat resultierenden Anpassungen in die Planung übernommen. So wird die Stadtstraße in beide Richtungen durchgängig jeweils drei Fahrspuren aufweisen. Zudem ist eine Fußgängerquerung im Bereich der Einmündung der Heinigstraße entfallen. Die neu geplante Straße ("Henkel") zwischen Stadtstraße und Heinigstraße wird als Einbahnstraße geführt.

Bauzeiten:

Der Abriss der Hochstraße Nord und der Neubau der Stadtstraße werden zeitgleich in unterschiedlichen Phasen durchgeführt. Die Gesamtbauzeit beträgt weniger als acht Jahre.

Die Bauingenieure haben die Auswirkungen der einzelnen Bauphasen auf den Verkehr in den vergangenen Monaten genau untersucht und weiter optimiert. Erreicht ist, dass in rund 3,25 Jahren der knapp 8 Jahre Gesamtbauzeit verkehrlich wenige beziehungsweise nur punktuelle Auswirkungen erwartet werden. Demnach sind die Bauphasen 1 und 3 (rund 1,75 Jahre) sowie die Bauphasen 10 bis 12 (rund 1,5 Jahre) unkritisch. Ab Bauphase 4, die parallel mit Bauphase 3 anläuft, bis Bauphase 8, also rund 3,5 Jahre, werden erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr erwartet. Spürbare Auswirkungen (ein Jahr) sind in Bauphase 9 zu erwarten. Durch Verbesserungen im ÖPNV werden positive Effekte möglich, diese sind in der Betrachtung bislang nicht berücksichtigt.

Umwelt:

Die Auswirkungen auf die Umwelt bleiben unverändert. Als Ergebnis der vorliegenden Planungen wurden die Immissionen in Bezug auf Schallschutz und Luftthygiene verbessert. Alle Grenzwerte werden eingehalten.

Kosten: Die Kosten bewegen sich im vorgegebenen Rahmen.

Entwicklungschancen: Für die städtebaulichen Konzepte gibt es nachhaltiges Investoreninteresse. Für das Grünkonzept liegen drei Grundkonzepte vor, die in 2017 weiter diskutiert werden.

Die nächsten Planungsschritte 2017:

Erstes Quartal 2017: Beschlussfassung zum Mobilitätskonzept ÖPNV

Zweites Quartal 2017: Erörterung und Weichenstellung hinsichtlich Stadt- und Grünplanung City West.

Nach Vorliegen eines zu akzeptierenden Förderbescheides: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Abstimmung in der Region und Terminalschiene

Die Arbeiten an der Hochstraße Nord werden den rheinüberschreitenden Verkehr behindern, daher sind umfangreiche Abstimmungen erforderlich.

Die Stadt arbeitet eng mit den Nachbarstädten und -kreisen, dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) und dem Regierungspräsidium Karlsruhe zusammen. Folgende Maßnahmen müssen bei der zeitlichen Planung berücksichtigt und koordiniert werden:

- Arbeiten an den Rheinbrücken auf der Mannheimer Seite
- Arbeiten an der B9
- Arbeiten an der A650

- Sanierung der Theodor-Heuss-Brücke (A6) im Jahr 2017
- Ersatzneubau der Brücke der A6 über die Frankenthaler Straße im Mannheimer Norden (Sandhofen / Ikea) in den Jahren 2018 / 2019
- Sanierung der Salierbrücke (B39, Speyer) in den Jahren 2019/2020

Diese Vorhaben sprechen für eine Festlegung unseres Baubeginns schon heute auf Ende 2019, um unseren Partnern einen Puffer für eventuelle bauliche Unwägbarkeiten einräumen zu können. Gleichzeitig bedeutet dies Planungssicherheit für das Rathaus-Center für die kommenden drei Jahre.

Von der Hochstraße zur Stadtstraße: Der Weg der Entscheidung

2014 fiel nach intensiver Bürgerbeteiligung durch Stadtratsbeschluss die Grundsatzentscheidung zugunsten einer langen, ebenerdigen Stadtstraße als Ersatz für die Hochstraße Nord

Die Stadtstraße ist nach Auffassung der Mehrheit des Stadtrates sowie der Bürgerschaft:

- die wirtschaftlichste Lösung,
- bietet die größten Entwicklungschancen für die Stadt Ludwigshafen,
- ist verkehrlich leistungs- und damit förderfähig,
- wurde vom Stadtrat mit großer Mehrheit als Vorzugsvariante bestimmt,
- wurde von der Bürgerschaft als beste Lösung angesehen.

Was sind die wichtigsten Planungskriterien?

Für die lange Stadtstraße gilt:

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit dient dem regionalen und überregionalen Verkehr aus der Pfalz nach Baden-Württemberg und zur BASF

Während der Abriss- und Bauarbeiten kommt es morgens und abends zur Rush Hour teilweise zu Verkehrsengpässen, also rund vier Stunden pro Tag

Der Ersatz der maroden Hochstraße Nord als überregionale Verkehrsader erfolgt nur mit einer angemessenen Förderung durch Bund und Land. Der Abriss der Hochstraße Nord mit darunter liegenden Teilen des Rathaus-Centers im Bereich des Nordbrückenkopfes ist sehr aufwändig.

Wie hat sich die Planung der Stadtstraße entwickelt?

2015 stellten Stadtverwaltung und Ingenieurgemeinschaft Verbesserungen in der Planung nach Bürgerbeteiligung und Stadtratsbeschluss (10-Punkte-Katalog) vor:

- für Autofahrende (Verkehrsfluss und Verkehrsqualität),
- für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger,
- für Fahrgäste des ÖPNV,
- für Nachbarschaft, Wirtschaft und innerstädtischen Handel,
- für die Stadtentwicklung insgesamt durch Flächengewinn.

Wie hat sich die Planung der Stadtstraße entwickelt?

2016 wurde die verfeinerte Planung öffentlich vorgestellt und diskutiert. Baugrundgutachten und ökologische Gutachten wurden erstellt und Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr erarbeitet sowie ein Verkehrslenkungskonzept vorgestellt.

Parallel hierzu stellte die Stadtverwaltung im Zuge ihres Bürgerdialogs City West erste

Ideenskizzen zur Stadt- und Grünplanung öffentlich zur Diskussion.

Gleichzeitig gab die Stadtverwaltung den Zuschussantrag bei den zuständigen Behörden ab und bereitet mit dem Vorantreiben der Entwurfsplanung das Planfeststellungsverfahren vor.

Hinweis:

Die ausführliche und detailreiche Präsentation sowie Pressebilder sind im Internet zu finden unter www.ludwigshafen.de/presse/pressebilder/.

Alle Planungsschritte, Phasen der Bürgerbeteiligung und deren Dokumentationen sowie Entscheidungen sind nachzulesen im Internet unter www.ludwigshafen-diskutiert.de.