

Anfrage 3

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	05.09.2022	öffentlich

Anfrage FWG-Stadtratsfraktion

Anfrage FWG-Stadtratsfraktion - Alternativen zu den bisherigen Planungen für die Helmut-Kohl-Allee

Vorlage Nr.: 20225431

Stellungnahme der Verwaltung

Allgemein

Die Kosten für die Erneuerung unseres Hochstraßensystems sind beeinflusst von den Baupreissteigerungen, die derzeit sehr hoch ausfallen. In einem dargestellten worst-case Szenario könnten sich aus diesen Inflationserscheinungen sehr hohe Projektgesamtkosten ergeben.

Die vorliegende Planung der Helmut-Kohl-Allee befindet sich in der Planfeststellung und ist mit den Fördergebern abgestimmt

Zu 1)

Derzeit gibt es drei wesentliche verkehrliche Hauptströme durch das Stadtgebiet von Ludwigshafen. Die Anbindung Richtung Westen, Südwesten und Nordwesten erfolgt über die A650 und die Hochstraße Nord. In Richtung Süden wird die Lagerhausstraße und Mundenheimer Straße mit der Konrad-Adenauer-Brücke stark genutzt. Weiterhin gibt es starke Ströme über die Saarlandstraße - Heinigstraße und Hochstraße Nord. Die Nordanbindung erfolgt hauptsächlich über die Brunckstraße und Kurt-Schumacher-Brücke.

Die letzten umfangreichen verkehrlichen Untersuchungen erfolgten im Rahmen der Gutach-
tenerstellung für die Hochstraße Nord in den Jahren 2016 bis 2018 sowie für die Hochstraße Süd im Jahr 2017.

Derzeit ist das Verkehrssystem durch die Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen des Ukraine-Krieges gestört. Lockdown-Phasen verschiedener Ausprägungen wechseln sich mit teilweise „normalen“ Zeiten ab. Die im Zusammenhang mit dem umweltorientierten Verkehrsmanagement installierten Erfassungssystem bilden die unterschiedlichen Verkehrsbelastungen je nach Corona-Maßnahme entsprechend ab.

Die Industrieproduktion ist zum Teil durch ausbleibende Zulieferungen aus China und dem Rest der Welt gestört. Dieser Effekt wird durch den Ukraine-Krieg extrem verschärft, da sowohl aus Russland als auch aus der Ukraine nicht nur Grund- und Rohstoffe, sondern auch viele hochwertige Endprodukte und Produktionskomponenten importiert wurden. Diese Vorgänge wirken sich direkt auf den Personen- und Wirtschaftsverkehr aus.

Dieses derzeit stark gestörte Verkehrssystem, ist schwer vorauszuberechnen. Wir gehen in unserer Grundannahme davon aus, dass die Corona-Pandemie in den nächsten zwei bis drei Jahren vollständig beherrscht werden kann und keinerlei Eingriffe zur Sicherung der Bürger mehr erforderlich sein werden. Weiterhin unterstellen wir, dass der Krieg in der Ukraine irgendwann enden wird. Mit diesen Prämissen gehen wir davon aus, dass der Verkehr sich den in den Verkehrsuntersuchungen ermittelten Prognosewerten wieder annähert und der langfristige Trend wieder aufgenommen wird. Beim Wirtschaftsverkehr könnte es sogar zu steigenden Zahlen kommen. Hintergrund sind die Auswirkungen des Klimawandels mit zunehmenden Trockenperioden, die Waren von der Rheinschiffahrt auf die Bahn und den LKW verlagern könnten. Da das System Bahn bereits ausgelastet ist, würden wohl mehr Güter mit dem LKW transportiert werden. Das zusätzliche Wachstum der Industrieunternehmen würde wohl ebenfalls mit dem LKW abgewickelt werden.

Das Verkehrsgutachten der Helmut-Kohl-Allee kann unter https://planfeststellung.lbm.rlp.de/fileadmin/LBM/Planfeststellung/Verfahren/B-Str/B44_Hochstrasse-Nord_Ludwigshafen/22.1_Verkehrsuntersuchung.pdf

jederzeit eingesehen werden.

Zu 2)

Im Regelbetrieb gibt es derzeit, abgesehen vom üblichen dichten Verkehr in den Hauptverkehrszeiten, keine außergewöhnlichen Probleme mit dem fließenden Verkehr. Das vorhandene System ist jedoch sehr störanfällig. Bereits kleinere Unfälle auf der Hochstraße Nord oder der Kurt-Schumacher-Brücke führen zu großen langandauernden Störungen, da das System derzeit keine alternativen leistungsfähigen Verkehrsverbindungen aufweist.

Zu 3)

Auf Grundlage der obigen Ausführungen erscheint es der Verwaltung nicht möglich, die Dimensionierung der Stadtstraße deutlich zu reduzieren.

Sollte dennoch der Wunsch einer Änderung der aktuellen Pläne bestehen, wäre das Planfeststellungsverfahren zu stoppen und eine neue im bürgerschaftlichen Konsens zu entwickelnde Alternativlösung zu entwickeln. Diese wäre im Rahmen einer neuen Offenlage mit geänderten Planfeststellungsunterlagen auszulegen und vorher mit den Fördermittelgebern zu diskutieren. Der Zeitaufwand hierfür wird auf drei bis fünf Jahre geschätzt.

Das Einsparpotential ist zudem marginal. Die Hauptkosten verursacht der Nordkopf, gefolgt von den Rückbauarbeiten an der Hochstraße - die aufgrund des Zustandes der Bauwerke unumgänglich sind - und dem Neubau der Westbrücke. Der Straßenbau im mittleren Teil ist dagegen nur von geringer Kostenrelevanz.

Der Umfang der eingesparten Straßenfläche würde sich erst aus einer neuen Lösung ergeben, die wir wie oben dargestellt nicht empfehlen. Spekulationen hierzu sind uns aktuell nicht möglich.

Bei den freiwerdenden Flächen kann derzeit aufgrund der Vorbelastungen nicht mit interessanten Gewinnen bei der Veräußerung gerechnet werden.

Zu 4)

Das Rathaus und Rathaus-Center werden rückgebaut, weil verschiedene Gutachten nachgewiesen haben, dass eine Sanierung und ein Weiterbetrieb wirtschaftlich nicht sinnvoll sind. An diesen Tatsachen ändert eine geänderte Straßenplanung nichts.