

Abriss der Hochstraße Nord - und was kommt danach?

KSD 20146269

---

**ANTRAG**

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Der Stadtrat beschließt, die Variante „Stadtstraße lang“ dem weiteren Planungsprozess als  
Vorzugsvariante zugrunde zu legen.

## **City West / Erneuerung der Hochstraße Nord**

**hier: Entscheidung über die dem weiteren Planungsprozess zugrunde zu legende Variante (Vorzugsvariante)**

### **1. Vorbemerkungen**

Die Hochstraße Nord verbindet als Teil der B44 die A650 mit der Kurt-Schumacher-Brücke. Sie wurde in der Zeit von 1970 bis 1981 erbaut und besteht aus 34 Teilbauwerken. Dabei handelt es sich um Spannbetonhohlkästen, die auf Widerlagern und Stützen aufgelagert sind. Mit einer Verkehrsbelastung von ca. 40.000 Kfz / 24h ist sie eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in der Metropolregion Rhein-Neckar und hat eine bedeutende Verteilerfunktion für den Verkehr aus der Region und den Stadtteilen Ludwigshafens zu innerstädtischen Zielen, zur BASF und nach Mannheim. Verkehrsuntersuchungen zeigen die Notwendigkeit, diesen Verkehrsweg auf Dauer vorzuhalten; der Abriss der Hochstraße ohne Ersatzneubau würde zu einer massiven Überlastung des übrigen Straßennetzes führen.

Der Brückenzug befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand. Bei den an fast allen Bauwerken vorhandenen Schäden handelt es sich um großflächige Betonabplatzungen und Korrosionsschäden an den Bewehrungsstählen, die auf zu geringe Betondeckungen zurück zu führen sind, sowie um Schäden an der Brückenentwässerung und an den beweglichen Konstruktionsteilen (Übergangskonstruktionen und Lager). Aufgrund der Schadenssituation mussten einzelne Bauwerke gesperrt werden: Die Brückenunterseiten wurden großflächig mit Fangnetzen versehen, um das Herabfallen von sich lösenden Betonteilen zu verhindern. Weitere Bereiche wurden durch Bauzäune für jeglichen Zugang gesperrt.

Die Hochstraße Nord weist aber auch erhebliche konstruktive Defizite auf. Sie ist für die heute zulässigen Lasten unterdimensioniert. Zum Zeitpunkt ihres Baus galt von Gesetzes wegen eine zulässige Achslast der Antriebsachse von zehn Tonnen bei einer zulässigen Gesamtmasse der Lastkraftwagen von 38 Tonnen. Inzwischen wurde als Umsetzung einer europäischen Norm vom Bundesverkehrsministerium eine Erhöhung auf 11,5 Tonnen Achslast der Antriebsachse und auf 60 Tonnen für die Gesamtmasse zugelassen. Dies bedeutet, dass die Hochstraße Nord die Belastung durch den Schwerlastverkehr nicht tragen kann.

Wie auch andere Brückenkonstruktionen in Deutschland wurde die Hochstraße Nord als abschnittsweise hergestellte Spannbetonbrücke gebaut. Diese Spannbetonbrücken verfügen über Arbeitsfugen, in denen Spannglieder zunächst verankert, vorgespannt und anschließend gekoppelt werden, um einen kontinuierlichen Spanngliedverlauf zu ermöglichen. Diese Arbeitsfugen werden auch als Koppelfugen bezeichnet. Bei der Hochstraße Nord wurde ein Konstruktionsprinzip angewandt, bei dem an jeder Koppelfuge jeweils alle Spannglieder gekoppelt wurden, während heute sichergestellt wird, dass ein Teil der Spannglieder über die Arbeits- beziehungsweise Koppelfugen hinweg geführt wird. Durch die Kopplung der Spannglieder in einer Koppelfuge werden diese sehr stark mechanisch beansprucht und die Dauerhaftigkeit der Konstruktion wird beeinträchtigt.

Beim Bau der Hochstraße Nord wurden – dem damaligen Stand der Technik entsprechend – Spannstähle verwendet, die – wie man heute weiß – unter Korrosionseinfluss reißen und zu einem Versagen der Konstruktion führen können.

Die Untersuchung nach einem vom Bund vorgegebenen standardisierten Verfahren hat gezeigt, dass der Abriss und ein Ersatzbau unter wirtschaftlichen Aspekten günstiger sind als die Sanierung und Ertüchtigung des Bauwerks. Zugleich haben Bund und Land signalisiert, dass eine Förderung nur bei einem Neubau in Frage kommt. Daher geht die Stadtverwaltung

von einem Abriss und der Schaffung eines adäquaten Ersatzes aus. Im Übrigen wäre es bei einer Bestandssanierung nicht – oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand – möglich, die konstruktiven Mängel zu beseitigen.

Für den Ersatz der Hochstraße Nord wurden von der Verwaltung seit 2010 unter Einbindung externer Gutachter zahlreiche Varianten geprüft. Getragen wurden die Untersuchungen von der Erkenntnis, dass das Vorhaben als Chance für die Stadtentwicklung begriffen werden muss. Unzweifelhaft müssen alle Varianten den Anforderungen an einen überregional bedeutenden Verkehrsweg hinsichtlich der verkehrlichen Funktion und der Leistungsfähigkeit entsprechen. Dies ist zudem Voraussetzung für eine Förderung durch Bund und Land und ist bei den im Beteiligungsverfahren diskutierten Varianten von den Fördergebern bestätigt worden. Darüber hinaus besteht aber die Chance, durch eine hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraums und des Lärmschutzes optimierte Integration der Straße in das Stadtgefüge einen zentralen Bereich der Innenstadt aufzuwerten und einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Bei diesem Prozess mussten zwei Varianten frühzeitig ausgeschlossen werden. Dabei handelte es sich zum einen um den Bau eines Tunnels, der bereits in der vom Stadtrat am 24.10.2011 beratenen „Untersuchung von städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Entwicklungspotentialen im Zusammenhang mit Neubau/ Sanierung oder Ersatz der Hochstraße Nord“ vorrangig wegen der sehr hohen Bau- und Betriebskosten ausgeschlossen wurde. Gleichfalls ausgeschlossen wurde – gemäß Beschluss des Bau- und Grundstücksausschuss vom 17.06.2013 – wegen erkannter Schwierigkeiten bei der baulichen Umsetzung und hoher Betriebskosten die Variante, die den Bau einer Hochstraße mit drei Fahrstreifen vorsah, wovon jeweils zwei in Lastrichtung und eine in Gegenlastrichtung genutzt werden sollten („optimierte Hochstraße“).

Letztlich wurde – gemäß Beschluss des Stadtrates vom 25.06.2012 und des Bau- und Grundstücksausschuss vom 17.06.2013 - für vier Varianten eine Vorentwurfsplanung aufgestellt:

- Hochstraße neu
- Hochstraße versetzt
- Stadtstraße kurz
- Stadtstraße lang

Die Varianten werden im Abschnitt 2 der Vorlage näher beschrieben.

Mit dieser Vorlage wird die Entscheidung über die im weiteren Planungsprozess fortzuentwickelnde Variante getroffen. Diese wird Grundlage für die Verhandlungen mit Bund und Land über die Finanzierung des Vorhabens sein. Parallel dazu wird die Entwurfsplanung betrieben mit dem Ziel, bis 2015 die Grundlagen für den förmlichen Förderantrag und das Planrechtsverfahren zu schaffen. Als Baubeginn wird das Jahr 2018 angestrebt.

## **2. Beschreibung der untersuchten Varianten**

Alle Varianten weisen eine deutliche Vereinfachung der Verkehrsführung im Bereich des Brückenkopfes zur Kurt-Schumacher-Brücke („Nordkopf“) auf. Die Leistungsfähigkeit konnte für alle Varianten bestätigt werden. Anhand einer bereits sehr tiefgehenden Bauablaufplanung konnte die Machbarkeit der baulichen Umsetzung nachgewiesen, erforderliche Provisorien identifiziert und wesentliche Bauzeiten ermittelt werden. Unter der Randbedingung, dass während der Bauzeit auf der durchgehenden Fahrbahn A650 – Mannheim immer ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen muss, wurden Lösungen für die Verkehrsführung während der Bauzeit aufgezeigt. Bei allen Varianten ist – insbesondere im Bereich des Rathaus-Centers – mit erheblichen Beeinträchtigungen, Baulärm und Erschütterungen zu rechnen.

Die genannten Kosten sind das Ergebnis einer Kostenschätzung, hochgerechnet auf den voraussichtlichen Zeitpunkt des Baubeginns im Jahr 2018. Kostensteigerungen während der Bauzeit sind nicht berücksichtigt.

Hinsichtlich einer detaillierten Darstellung der Planungsergebnisse wird auf die in der Sitzung des Stadtrats am 20.01.2014 vorgetragene Präsentation verwiesen.

### **2.1 Hochstraße neu**

Bei dieser Variante wird die Hochstraße Nord in derselben Trasse wie heute wieder als Brückenkonstruktion hergestellt (Erneuerung des Überbaus unter Beibehaltung des Unterbaus).

Wesentlich verändert wird der sogenannte Nordkopf, bei dem die heute vollständig kreuzungsfreie Führung der Rampen durch lichtsignalgeregelte Anschlüsse der neuen Rampen an die Rheinuferstraße ersetzt wird. An der Anschlussstelle Heinigstraße werden die von der Hochstraße abfahrenden und auf die Hochstraße auffahrenden Verkehre nicht mehr kreuzungsfrei geführt, sondern es entsteht eine Kreuzung, die durch eine Lichtsignalanlage gesteuert wird.

Auf gesamter Länge der Hochstraße ist eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,50m bis 3,00m vorgesehen. Diese wird in Teilabschnitten durch passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden ergänzt. Die Rad- und Fußwege können zum Teil – insbesondere im Bereich Messplatz - in eine ebenerdige Lage verlegt werden; im Bereich des Nordkopfes wird dies nicht möglich sein.

Die Möglichkeiten einer städtebaulichen Nutzung der an die Hochstraße angrenzenden Flächen sind sehr beschränkt. Eine Bebauung entlang der Straße ist, sofern überhaupt Investoren dafür gewonnen werden können, nur abgerückt von der Hochstraße möglich.

Die Kosten für die „Hochstraße neu“ betragen nach den Ergebnissen der Kostenschätzung (hochgerechnet auf den geplanten Baubeginn 2018) 333 Mio EUR bei weitestgehender Beibehaltung der Unterbauten (Stützen und Widerlager) .

Als Bauzeit wurden 12,25 Jahre ermittelt (davon gravierende Verkehrsbehinderungen durch die einstreifige Verkehrsführung der Hauptfahrbahnen: 10 Jahre),

### **2.2 Hochstraße versetzt**

Bei der Variante „Hochstraße versetzt“ wird die alte Hochstraße abgerissen und eine neue Hochstraße, die im Mittelteil leicht südlich versetzt und fast parallel zur jetzigen Trasse liegt, auf einer Länge von zwei Kilometern neu aufgebaut. Die „Hochstraße versetzt“ hat wie die

Hochstraße die Funktion einer über die Stadt führenden Autobahn. Der Vorteil der versetzten Hochstraße liegt in der deutlich geringeren Bauzeit, die bei dieser Lösung bei rund achteinhalb Jahren liegt.

Der Nordkopf wird in gleicher Weise wie bei der „Hochstraße neu“ neu konzipiert. Auch die Anschlussstelle Heinigstraße wird – wie bei der „Hochstraße neu“ beschrieben – vereinfacht.

Aus städtebaulicher Sicht ist die Verschiebung im Mittelteil vor allem im Bereich des Messplatzes und Friedensparks relevant, da die Flächen neu zugeschnitten werden. Es verbleiben Restflächen, die durch das BASF-Gleis vom Friedenspark getrennt bleiben. Außerdem rückt die „Hochstraße versetzt“ am Friedenspark etwas von der bestehenden Bebauung ab, jedoch näher an die Bebauung am Danziger Platz und im Westend heran. Die baulichen Nutzungen im Bereich Messplatz und Parkplatz Jägerstraße reduzieren sich gegenüber einer Hochstraße auf bestehender Trasse. Auch bei dieser Variante ist der Bau von Schallschutzwänden auf gesamter Länge vorgesehen.

Die Kosten für die „Hochstraße neu“ betragen nach den Ergebnissen der Kostenschätzung (hochgerechnet auf den geplanten Baubeginn 2018) 330 Mio EUR.

Die Bauzeit beträgt 8,25 Jahre (davon gravierende Verkehrsbehinderungen durch die einstreifige Verkehrsführung der Hauptfahrbahnen: 6 Jahre).

### **2.3 Stadtstraße kurz**

Bei dieser Variante wird die B44 im Innenstadtbereich (zwischen Messplatz und Europaplatz / Einmündung Hartmannstraße) auf einer Länge von ca. 530 Meter als ebenerdige Stadtstraße geführt – mit großzügigen baumbestandenen Geh- und Radwegen sowie Parkstreifen beidseits der Fahrbahnen. Erforderliche Linksabbiegestreifen werden zulasten der Breite des Mittelstreifens angelegt. Für Fußgängerinnen und Fußgänger sind an mehreren Stellen signalisierte Überwege vorgesehen (derzeitiger Planungsstand: sechs Überwege). Östlich des Europaplatzes steigt die Trasse auf das heutige Niveau an, überbrückt die nördliche Rathausmall und schließt an die Kurt-Schumacher-Brücke an. Westlich des Messplatzes verläuft die Straße im Bereich der Pasadenaallee, steigt etwa in Höhe des Bowling-Centers an, überbrückt die Lorientallee und die Bahnanlagen und bindet am heutigen Anschlusspunkt an die A650 an.

Das Konzept für die Gestaltung des Nordkopfes entspricht dem in den Varianten „Hochstraße neu“ und „Hochstraße versetzt“. Aus Leistungsfähigkeitsgründen muss die Kreuzung mit der Sumgaitallee / Bgm.-Grünzweig-Straße versetzt gestaltet werden. Die Heinigstraße wird ebenerdig über eine Einmündung angebunden, die Lorientallee nur aus bzw. in Richtung Osten über Parallelrampen.

Im Bereich der ebenerdigen Führung der Stadtstraße können heute brachliegende Flächen zu einem neuen Stadtquartier entwickelt werden. So entsteht Platz für neue Arbeitsplätze und Wohnungen. Durch die Anordnung und Gestaltung der neuen Gebäude entlang der Straße können diese eine Lärmschutzfunktion auch für die dahinter liegende Bebauung übernehmen. Bis zur Realisierung dieser Bebauung kann der Schallschutz durch passive Maßnahmen gewährleistet werden. An den westlich und östlich an den ebenerdigen Abschnitt anschließenden Brückenbauwerken werden – wie bei den vorgenannten Varianten – Lärmschutzwände vorgesehen.

Die Kosten für die „Stadtstraße kurz“ betragen nach den Ergebnissen der Kostenschätzung (hochgerechnet auf den geplanten Baubeginn 2018) 275 Mio EUR.

Die Bauzeit beträgt 10,25 Jahre (davon gravierende Verkehrsbehinderungen durch die einstreifige Verkehrsführung der Hauptfahrbahnen: 8 Jahre).

## 2.4 Stadtstraße lang

Bei dieser Variante wird die B44 auch östlich des Europaplatzes als ebenerdige, insgesamt 860 Meter lange Stadtstraße geführt und öffnet damit eine Sichtachse in Richtung Rhein. Dies erfordert den Abriss (und ggf. einen Ersatzbau) des nördlichen Teils der Rathausmall. Die Verlängerung der Fuß- und Radwege nach Osten ermöglicht deren ebenerdige Führung bis zur Rheinuferstraße und zum Rhein. Die dort heute vorhandenen „Angsträume“ unter den Brücken entfallen. Am Europaplatz und im Bereich der entfallenden Rathausmall entstehen großzügige signalisierte Fußgängerüberwege, weitere finden sich an den westlich Straßeneinmündungen westlich davon. Europaplatz und Carl-Wurster-Platz werden Teil eines attraktiven Straßen- und Grünzugs zwischen Friedenspark und Rhein.

Der „Nordkopf“ wird grundlegend anders als bei den drei vorgenannten Varianten gestaltet. Die Verkehrsführung wird deutlich vereinfacht, die Zahl der Brückenbauwerke wird reduziert. Westlich des Europaplatzes entspricht diese Variante der „Stadtstraße kurz“. Auch ergeben sich für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer aus dem Stadtteil Hemshof neue Möglichkeiten, die Rheinuferstraße ebenerdig zu überqueren und zukünftig über das Zollhofgelände zur Rheinpromenade entlang der Rhein-Galerie bis zur Parkinsel zu gehen.

Bei dieser Variante werden zusätzlich im Bereich des Carl-Wurster-Platzes bisher für Verkehrsanlagen benötigte Flächen frei, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden können. Durch die Tieferlegung der Fahrbahnen der Rheinuferstraße und der Stadtbahnanlagen im Bereich der Dessauer Straße (Haltestelle Gartenstraße) werden Sichtbeziehungen in Richtung Rhein ermöglicht und die Trennwirkung der Verkehrsanlagen zwischen Hemshof und Rheinufer wird gemindert.

Wie bei der „Stadtstraße kurz“ können durch die Anordnung und Gestaltung der neuen Gebäude entlang der Straße diese eine Lärmschutzfunktion auch für die dahinter liegende Bebauung übernehmen. Bis zur Realisierung dieser Bebauung kann der Schallschutz durch passive Maßnahmen an den Gebäuden gewährleistet werden. An den westlich und östlich an den ebenerdigen Abschnitt anschließenden Brückenbauwerken werden – wie bei den vorgenannten Varianten – Lärmschutzwände vorgesehen.

Die Kosten für die „Stadtstraße lang“ betragen nach den Ergebnissen der Kostenschätzung (hochgerechnet auf den geplanten Baubeginn 2018) 267 Mio EUR.

Die Bauzeit beträgt 7,75 Jahre (davon gravierende Verkehrsbehinderungen durch die einstreifige Verkehrsführung der Hauptfahrbahnen: 5 Jahre).

Zu den genannten Kosten kommen bei **allen Varianten** noch die Kosten für die Erschließung und Nutzbarmachung der an die Straßentrasse angrenzenden Bauflächen in der Größenordnung von 9 bis 11 Mio EUR hinzu.

### **3. Bürgerbeteiligung**

#### **3.1. Das Verfahren**

Unter der Überschrift „City West – Raum für neue Stadtideen“ begleitet seit Anfang 2012 ein Informations- und Beteiligungsprozess den Fortgang der Planungen.

Bei zwei Bürgerforen (am 19. Januar 2012 und am 13. Mai 2013) wurden die Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand der Planungen informiert. In Anknüpfung an den Stadtumbauprozess „Heute für morgen“ wurde die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert; auf [www.heutefuermorgen.de](http://www.heutefuermorgen.de) wurden Informationen rund um die Planungen veröffentlicht. Nach dem Relaunch der städtischen Homepage wurden alle relevanten Stadtumbauthemen integriert (<http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/city-west>). Für die Idee „City West“ warb der Stadtvorstand erstmals bei der Immobilienmesse Expo Real in München im Herbst 2013. Dabei wurden mit national wie international agierenden Investoren erste Gespräche zum Stadtentwicklungsprojekt „City West“ geführt, um mögliche immobilienwirtschaftliche Chancen entlang einer leistungsfähigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraße zu diskutieren.

Unter der Überschrift „City West: Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“ startete die Stadtverwaltung Ludwigshafen gemeinsam mit der W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsgesellschaft mbH Ludwigshafen und unterstützt und begleitet durch die Zebralog GmbH am 20. Januar 2014 einen umfangreichen Informations- und Konsultationsprozess. Dieser Prozess basiert auf einem crossmedial konzipierten Dialogverfahren, das sich aus unterschiedlichen Beteiligungsformaten zusammensetzt und öffentlich breit kommuniziert wurde.

Meilensteine sind:

- Juni/Juli 2013: Erarbeitung eines Beteiligungskonzeptes
- 10. Dezember 2013: Freischalten der Vorschaltseite [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)
- 20. Januar bis 20. Februar 2014: moderierter Online-Dialog auf [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)
- Januar und Februar 2014: acht geführte Spaziergänge unter der Hochstraße Nord
- Ab 20. Januar 2014: haushaltsdeckende Verteilung des Stadtmagazins *neue Lu* mit integriertem Fragebogen
- 20. Januar 2014: 3. Bürgerforum im Pfalzbau
- 21. Januar bis 24. März 2014: Ausstellung mit Infotafeln zu allen Varianten und Themenfeldern im ersten Stockwerk des Rathauses
- 4. bis 20. Februar 2014: öffentliche Präsentation der Visualisierung der Varianten im Rathaus-Center
- 5. Februar 2014: 4. Bürgerforum im Pfalzbau
- 12. Und 26. Februar 2014: Informationsveranstaltung für Mitarbeitende der Stadtverwaltung
- 18., 20. und 23. Februar 2014: Informationsveranstaltung für interessierte Schulklassen
- 26. Februar: Veröffentlichung der quantitativen Auswertung aus dem Beteiligungsprozess.
- 14. März: Veröffentlichung des Auswertungsberichts zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“

Insgesamt wurde während des kompletten Verfahrens darauf geachtet, der Komplexität des Infrastrukturvorhabens Rechnung zu tragen und die Basis für einen qualifizierten und differenzierten öffentlichen Diskurs zu schaffen. Auf der Internet-Plattform konnten die Nutzerinnen und Nutzer die vier Varianten aus sieben unterschiedlichen Blickwinkeln (Bauzeiten,

Entwicklungschancen, Kosten, Nachbarn, Raumgefühl, Umwelt, Verkehr) diskutieren und bewerten sowie sich zur Relevanz des jeweiligen Kriteriums äußern. Außerdem wurde die Kategorie „Weiteres“ eingerichtet. Beim vierten Bürgerforum wurde mit Hilfe eines Ted-Systems ein Meinungsbild eingeholt. Der Fragebogen in der *neuen Lu* orientierte sich ebenfalls an dieser Struktur.

Erste quantitative Ergebnisse der Bewertungen von der Internetplattform, aus der *neuen Lu* und des vierten Bürgerforums wurden am 26. Februar 2014 veröffentlicht. Eine qualitative Auswertung des Meinungsbildes sowie der vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurde am 14. März 2014 veröffentlicht und online gestellt.

### **3.2. Ergebnisse des Konsultationsverfahrens**

Die erste Phase des Beteiligungs- und Konsultationsverfahrens zur Vorbereitung der Entscheidung für eine Vorzugsvariante endete am 20. Februar 2014. Während einer vierwöchigen aktiven Beteiligungsphase wurden registriert:

- 9.787 individuelle Besucherinnen und Besucher der Online-Plattform [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) (142.600 Seitenaufrufe)
- Insgesamt rund 1000 Teilnehmende an den beiden öffentlichen Bürgerforen
- 184 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei den geführten Spaziergängen
- rund 150 ausgefüllte Fragebögen aus der Sonderausgabe der *neuen Lu*.

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden auf freiwilliger Basis soziodemographische Daten (Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss) erhoben<sup>1</sup>. Bei der Registrierung zur Bewertung der Varianten auf der Plattform wurde außerdem der Wohnort abgefragt; ebenso beim vierten Bürgerforum. Das Ergebnis bezogen auf alle Beteiligungsformate: 83 Prozent der Bürgerinnen und Bürger, die am Verfahren teilgenommen haben, geben an, in Ludwigshafen zu wohnen. Neun Prozent geben an, nicht in Ludwigshafen zu wohnen, aber hier zu arbeiten; acht Prozent wohnen nicht in Ludwigshafen.

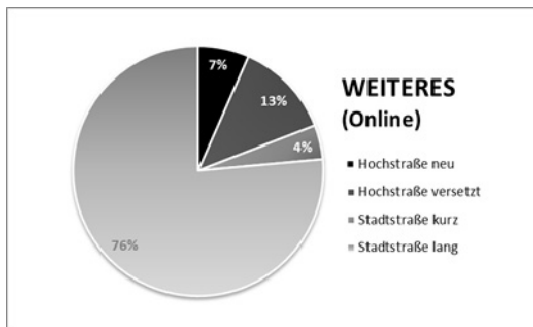
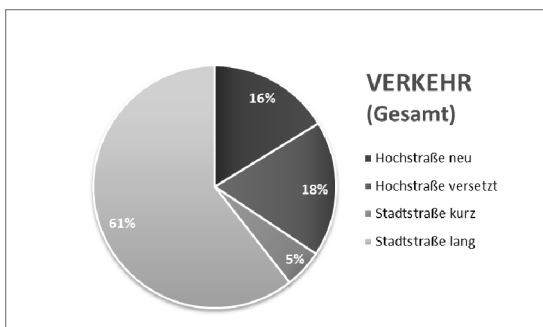
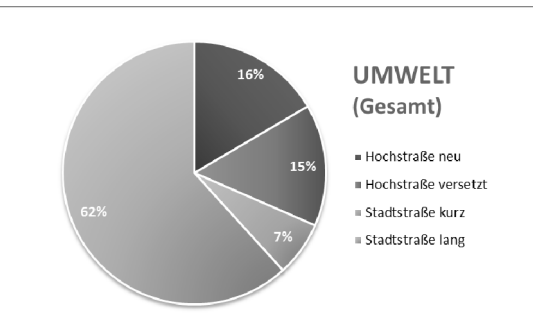
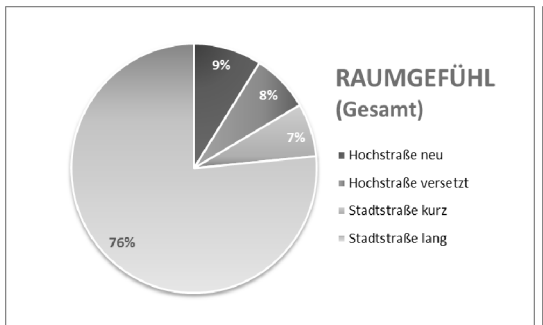
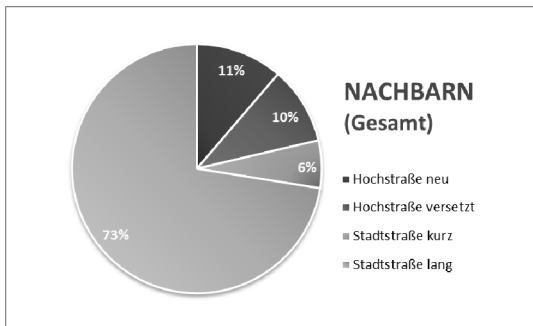
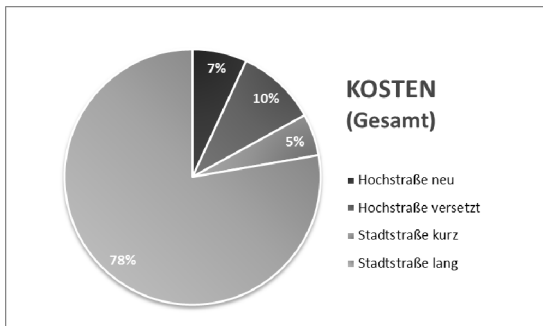
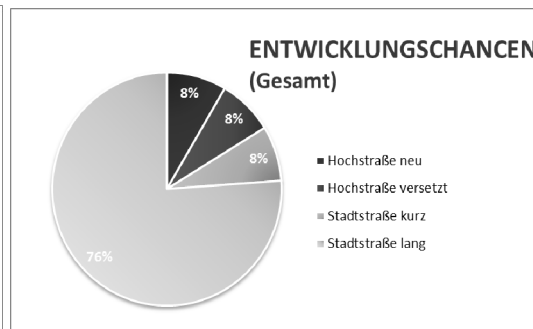
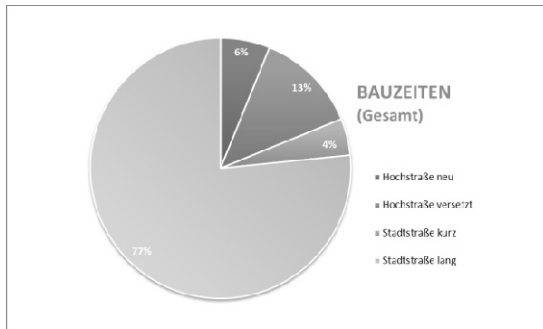
Die quantitative Auswertung hat gezeigt, dass die Variante „Stadtstraße lang“ bezogen auf die Blickwinkel eine große Zustimmung erfährt: Sie liegt zwischen 61 und 78 Prozent. Größte Akzeptanz erfährt die „Stadtstraße lang“ aus Kostengründen (78 Prozent), ebenfalls aus den Blickwinkeln Bauzeiten (77 Prozent), Entwicklungschancen und Raumgefühl (jeweils 76 Prozent). Bei den Themenfeldern Verkehr und Umwelt erfährt die „Stadtstraße lang“ zwar ihre niedrigste Bewertung, sie liegt jedoch mit über 60 Prozent deutlich vor den Hochstraßen-Lösungen

---

<sup>1</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 90f.



Die Bewertungen – bezogen auf das jeweilige Kriterium – auf einen Blick:



Bei der Frage, welches der sieben Themenfelder für die Entscheidung zugunsten einer Vorzugsvariante besonders wichtig ist, sieht eine deutliche Mehrheit den Aspekt der Kosten als besonders relevant an, gefolgt von Verkehr, Entwicklungschancen und Bauzeiten<sup>2</sup>.

Die qualitative Auswertung aller eingegangenen Kommentare und Bewertung ergibt über alle Themenfelder, dass die „Stadtstraße lang“ von den Teilnehmenden deutlich präferiert wird. Die „Stadtstraße lang“ wird intensiv diskutiert und im Vergleich zu den anderen Varianten deutlich positiver kommentiert. Gleichwohl wird diese Präferenz an Bedingungen geknüpft. Der Auswertungsbericht legt dies anhand der Fragestellung, welche Themen hinsichtlich des jeweiligen Kriteriums diskutiert wurden, dar<sup>3</sup>. Daraus ergibt sich ein differenziertes und nachvollziehbares Meinungsbild. Daraus wird ersichtlich, dass die Frage, welche Vorzugsvariante am geeignetsten ist, die kaputte Hochstraße Nord zu ersetzen, tatsächlich vielfach in ihrer Komplexität gesehen und diskutiert wird. Dieses konkretisiert sich weiter, wenn die im Rahmen des Verfahrens gestellten Fragen aufgeführt und betrachtet werden. Hieraus lassen sich nun weitere Arbeits- und Handlungsaufträge an die Verwaltung herleiten, die im Zuge weiterer Planungs- und Beteiligungsphasen vertieft erörtert werden können.

### **3.3. Nächster Schritt**

Der Partizipationsprozess ist mit der Entscheidung über die der weiteren Planung zugrunde zu legenden Vorzugsvariante nicht beendet. Vielmehr wird die Bürgerbeteiligung im Zuge des weiteren Planungsprozesses fortgesetzt. Förmlich wird das Baurecht für das Vorhaben in einem Planrechtsverfahren geschaffen, das zudem weitere verfahrensrechtliche Elemente der Bürgerbeteiligung enthält.

## **4. Vorschlag der Verwaltung für eine Vorzugsvariante als Ersatzbau für die Hochstraße Nord**

### **4.1. Vorbemerkung**

Sowohl hinsichtlich der Fachplanung als auch hinsichtlich der Bürgerbeteiligung hat die Stadtverwaltung großen Wert auf ein offenes, transparentes und nachvollziehbares Verfahren gelegt. Zu einem sehr frühen Planungsstadium hat die Verwaltung sehr umfangreiche und tiefgehende Berechnungen und Betrachtungen durch eine versierte und interdisziplinär besetzte Ingenieurgesellschaft vornehmen lassen sowie selbst vorgenommen. Parallel dazu wurde ein umfangreiches und niederschwelliges Informations- und Beteiligungskonzept erarbeitet und umgesetzt, dass es in dieser Form in Ludwigshafen noch nicht gegeben hat. Diese Anstrengungen gründen in der Überzeugung, dass die Antwort auf die Frage, „Abriss der Hochstraße Nord...und was kommt danach?“ von historischer Bedeutung für die Stadt Ludwigshafen und deren künftige Entwicklung ist.

Abriss und Ersatzneubau für die Hochstraße Nord stellen ein Infrastrukturvorhaben dar, dessen Dimension über die finanziellen und strukturellen Möglichkeiten einer Kommune weit hinausgeht. Gleichwohl ist die Hochstraße Nord in Baulastträgerschaft der Stadt. Als zentrale Verkehrsader ist sie von außerordentlicher infrastruktureller und wirtschaftlicher Bedeutung für den Ballungsraum Metropolregion Rhein-Neckar.

Bei den in den vergangenen Monaten vorgenommenen Betrachtungen, Berechnungen, Untersuchungen und Diskussionen wurde mit Blick auf die Dimension des Infrastrukturvorhabens eines vor allem deutlich: Der Entscheidung, mit welcher Vorzugsvariante die Stadtverwaltung weitere Verhandlungen um Fördermittel mit Land und Bund führt, geht ein gründlicher und

---

<sup>2</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 31ff.

<sup>3</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung Seite 33ff.

differenzierter Diskussions-, Beteiligungs- und Abwägungsprozess voraus. Ein einfaches „Oben“ oder „Unten“ mit Blick auf die Straßenlänge wird der Komplexität des Vorhabens in keiner Weise gerecht. Daher ist die Entscheidung für eine Vorzugsvariante ein alle Vor- und Nachteile der Varianten reflektierender und bewertender Prozess innerhalb eines dafür angemessenen Zeitraums vorausgegangen. Um Vor- und Nachteile der vier Varianten beschreiben und diskutieren zu können, hat die Stadtverwaltung sieben Themenfelder vorge schlagen, in deren Rahmen eine engagierte, offene, kritische und konstruktive Diskussion und Abwägung stattgefunden hat. Diese Themenfelder sind: Bauzeiten, Entwicklungschancen, Kosten, Nachbarn, Raumgefühl, Umwelt und Verkehr. Außerdem wurde auf ein offenes Themenfeld „Weiteres“ angeboten. Diese Themenfelder stehen gleichermaßen für die Komplexität des Vorhabens. Eingebettet wurde das Vorhaben in den verwaltungsübergreifenden Stadtumbauprozess „Heute für morgen“.

Wenn die Stadtverwaltung heute dem Stadtrat ihre Vorzugsvariante zur Abstimmung stellt, dann geschieht dies als Ergebnis eines transparenten und klar strukturierten Abwägungsprozesses.

## 4.2. Vorschlag der Verwaltung

Als Ersatzneubau für die Hochstraße Nord standen vier Varianten zur Wahl, die alle vier technisch machbar, ausreichend leistungsfähig und damit grundsätzlich förderwürdig sind. Alle Varianten wurden fachlich so beschrieben, dass eine Gegenüberstellung möglich war. Alle Varianten wurden gleichberechtigt nebeneinander gestellt.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile schlägt die Stadtverwaltung dem Stadtrat vor, die Variante „Stadtstraße lang“ als Vorzugsvariante für weitere Verhandlungen sowie planerische Schritte festzulegen. Die „Stadtstraße lang“ ist eine mehrspurige und rund 860 Meter lange ebenerdige Straße, die geradlinig bis zur Rheinuferstraße führt und eine Sichtachse zur Rheinuferstraße eröffnet.

## 4.3. Begründung

Bei einem voraussichtlichen Baubeginn 2018 wird bei der „Stadtstraße lang“ von Baukosten in Höhe von rund **267** Millionen Euro ausgegangen, hinzukommen Kosten in Höhe von rund elf Millionen Euro für die Erschließung der neuen Bauquartiere; der Erschließungsbetrag liegt bei allen Varianten auf ungefähr gleichem Niveau. Die jährlichen Unterhaltskosten für die „Stadtstraße lang“ liegen bei rund 1,08 Millionen Euro. Damit ist die „Stadtstraße lang“ im Vergleich zu allen anderen Planungsvarianten langfristig die wirtschaftlichste. Unterstützt wird diese zunächst rein ökonomisch geprägte Sichtweise durch weitere Entwicklungschancen im immobilienwirtschaftlichen Bereich.

Insgesamt haben Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Konsultationsverfahrens bei der Frage nach der Wichtigkeit dem Kriterium **Kosten** die höchste Relevanz zugeordnet<sup>4</sup>. Es ist davon auszugehen, dass auch die Fördergeldgeber die Vorzüge der wirtschaftlich günstigsten Variante entsprechend würdigen. Deutlich höhere Bau- und Wartungskosten einer Brü-

---

<sup>4</sup> „Auch bei der Betrachtung, welche Straßenvarianten am häufigsten innerhalb der einzelnen Beiträge erwähnt wurden, schnitt die Stadtstraße lang am Besten ab (...) Von allen Blickwinkeln wurde den Kosten von den Teilnehmenden insgesamt der höchste Stellenwert für die Entscheidungsfindung zugemessen. 69 Prozent aller Teilnehmenden gaben an, die Relevanz dieses Themas sei „hoch“ bzw.

„sehr wichtig“, eine derartige Priorisierung wurde sonst in keinem Themengebiet erzielt. (...) Diese Einschätzung fiel über alle Formate hinweg eindeutig aus.“ Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 44ff.

cke lassen sich angesichts der prognostizierten ausreichenden Leistungsfähigkeit einer Stadtstraße sowie angesichts der hohen Verschuldung der Stadt Ludwigshafen schwerlich rechtfertigen. Es sei jedoch auch hier darauf hingewiesen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt von Kostenschätzungen ausgegangen wird und es hinsichtlich des großen Zeithorizonts des Vorhabens folgerichtig immer wieder zu Kostenanpassungen kommen wird. Die Verwaltung wird daher regelmäßig und frühzeitig Rat und Öffentlichkeit berichten. Es sei jedoch ebenfalls ausdrücklich darauf hingewiesen, dass angesichts der stadtentwicklerischen und infrastrukturellen Dimension des Vorhabens finanzielle Aspekte alleine nicht den Ausschlag für eine Entscheidung geben können. Weitere Kriterien hinsichtlich komplexerer Fragestellungen müssen hinzugezogen und bewertet werden.

Neben dem Kostenaspekt spielt, wie bereits angesprochen, das **Entwicklungspotential** für ein neues Stadtquartier aus demografischen, planerischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gründen aus Sicht der Verwaltung eine erhebliche Rolle im Rahmen des Abwägungsprozesses. Diese Haltung vertritt auch die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger, die sich am Konsultationsverfahren beteiligt haben. „Zum Thema Entwicklungschancen wurden ursprünglich 618 Diskussionsbeiträge zugeordnet. Die Nachkodierung während der Auswertung ergab, dass kategorienübergreifend insgesamt 744 Beiträge Inhalte zu dem Thema Entwicklungschancen enthalten. Der Blickwinkel der Entwicklungschancen nimmt damit nach Wortbeiträgen einen prominenten Platz unter den acht Blickwinkeln (inklusive „Weiteres“) ein. Lediglich das Top-Thema ‚Verkehr‘ hat mehr Beiträge erhalten; etwa gleichauf rangiert noch der Blickwinkel ‚Bauzeiten‘.“<sup>5</sup>

Eine lange Stadtstraße schafft Raum für rund 4900 Arbeitsplätze und Wohnraum für rund 3400 Menschen. Allein aus konstruktiven Gründen ist das Raumangebot neben und unter einer Hochstraße qualitativ eingeschränkt. Zudem entstehen bei der Planungsvariante „Stadtstraße lang“ neue attraktive Flächen unmittelbar nördlich des Rathauses. Diese Perspektive wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung intensiv diskutiert. Erste Kontakte zu möglichen Investoren auf der Immobilienmesse Expo real haben ergeben, dass die Vermarktungschancen an einer ebenerdigen Straße ungleich höher sind als die an einer Hochstraße. Die im Rahmen der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern auch geäußerten kritischen Anmerkungen hierzu werden von der Verwaltung ernstgenommen; Entwicklungen hinsichtlich einer künftigen Bebauung werden im weiteren Beteiligungsprozess in einem offenen Dialog weiter kommuniziert und gemeinsam erörtert.

Gleichzeitig wird das urbane Entwicklungspotenzial neuer Flächen auch aus Sicht des bestehenden und künftig möglichen Raumgefühls in diesem Stadtquartier im Rahmen der Beteiligung positiv bewertet: „Dabei war der Favorit in Bezug auf das **Raumgefühl** in der Gesamtbetrachtung über alle Beteiligungsformate hinweg die ‚Stadtstraße lang‘, für die sich 76 Prozent aller Bewertungen aussprachen. Neun Prozent aller Bewertungen erhielt die ‚Hochstraße neu‘, acht Prozent die Hochstraße versetzt und sieben Prozent die ‚Stadtstraße kurz‘.“<sup>6</sup> Teilnehmende aus dem Konsultationsverfahren betonen ebenfalls das sich ergebende Entwicklungspotential:

„Für die Entwicklung der Innenstadt werden durch den Bau einer Stadtstraße wichtige Impulse erwartet, die dazu beitragen könnten, ‚vielfältiges Leben‘ und Urbanität in die Innenstadt zurückzuholen. Mit einer ebenerdigen Straßenführung verbinden die Befürworter einer Stadtstraße eine bessere Anbindung der Stadtteile zueinander (bedingt durch eine direktere Wegeführung), die Ansiedlung von gastronomischen Angeboten sowie die Gestaltungspotenziale, die sich durch zusätzliche Grünflächen und öffentliche Räume ergeben könnten. Die sich bei dem Bau einer Stadtstraße ergebenden straßenbegleitenden Baukörper böten Entwicklungschancen ‚für urbanes Wohnen und Arbeiten‘.“<sup>7</sup> Auch ergeben sich durch die komplett neue Straßenführung für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und

---

<sup>5</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 35

<sup>6</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 58 f.

<sup>7</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 63

Radfahrer aus dem Stadtteil Hemshof neue Möglichkeiten, die Rheinuferstraße ebenerdig zu überqueren und zukünftig über das Zollhofgelände zur Rheinpromenade entlang der Rheingalerie bis zur Parkinsel zu gehen oder zu fahren.

In der Zusammenschau der Kriterien spielt die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Ersatzneubaus für die Hochstraße eine ganz entscheidende Rolle. Sie ist Grundvoraussetzung für Verhandlungen um Fördermittel. Zudem ist das Vorhalten einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur aus beschäftigungs-, wirtschafts- und fiskalpolitischen Gründen von vitalem Interesse für die Stadt Ludwigshafen sowie für die Metropolregion Rhein-Neckar. Diese besondere Relevanz spiegelt sich auch in der Bürgerbeteiligung wider. Das Thema **Verkehr** wurde im Vergleich zu allen anderen Themen am meisten von den Bürgerinnen und Bürgern erörtert und kontrovers diskutiert<sup>8</sup>. Teilnehmende zogen beispielsweise Aussagen zur Leistungsfähigkeit in Frage und befürchteten Staus. Trotzdem ergab sich selbst in diesem Themenfeld eine deutliche Zustimmung für die „Stadtstraße lang“ gegenüber allen anderen Varianten: „Von den 664 abgegebenen Bewertungen insgesamt gingen 5 Prozent an die Stadtstraße kurz, 16 Prozent der Bewertungen entfielen auf die Hochstraße neu, 18 Prozent auf die Hochstraße versetzt. Am meisten Bewertungen mit 61 Prozent wurden zugunsten der Stadtstraße lang vergeben.“<sup>9</sup>

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der „Stadtstraße lang“ kann aus Sicht der Stadtverwaltung gewährleistet werden. Die planerischen Zahlen und Messungen unterstützen diese Position. Selbst in Spitzenzeiten ist nur mit geringfügigen Verzögerungen für den motorisierten Individualverkehr zu rechnen. Dennoch muss das Thema Verkehr im Zuge der weiteren Planungen weiter ausgeführt werden. Bei Initiativen wie den jüngsten Ludwigshafener Klimawochen wurde ebenso über die zentrale Frage der Mobilität der Zukunft debattiert wie im Kontext des Integrierten Klimaschutzkonzeptes<sup>10</sup>. Daher hat die Verwaltung, daran anknüpfend und die Anregungen aus der Beteiligung aufgreifend - die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) gebeten, eine Potenzialanalyse für die künftige Entwicklung des ÖPNV in Ludwigshafen zu erstellen. Diese im Sommer vorliegenden Ergebnisse sollen in die weiteren Planungen zur Vorzugsvariante eingespeist und erörtert werden. Eine ebenerdige Straße eröffnet hier voraussichtlich neue Möglichkeiten. Außerdem ist es, weitere zentrale Hinweise aufgreifend, Bestreben der Stadtverwaltung, das Netz für Radfahrerinnen und Radfahrer im gesamten Bereich zu verbessern<sup>11</sup>. Insofern fließen diese nun zu erarbeitenden verkehrlichen Konzepten und Analysen im stadtentwicklerischen, infrastrukturellen, demografischen und ökologischen Kontext in den Abwägungs- und Entscheidungsprozess mit ein.

Aufgrund der vereinfachten Bauweise durch den Teilabriss der Rathausmauer und einem im Gegensatz zu allen anderen Varianten stark vereinfachten Brückenkopf hat die „Stadtstraße lang“ mit knapp acht Jahren die kürzeste **Bauzeit** aller Varianten. Die lange Stadtstraße hat gegenüber den anderen Lösungen außerdem den Vorteil, dass große Teile der neuen Auf- und Abfahrten ohne Rücksicht auf bestehende Konstruktionen gebaut werden können. Wie bei allen Varianten ist während des Rück- und Neubaus eine weiträumige Umleitungsbeschilderung vorgesehen. Dies gilt für alle Varianten. Da die Beeinträchtigung durch die Großbaustelle inmitten der Stadt für Anwohnerinnen und Anwohner, benachbarten Handel, Gewerbe, öffentliche Einrichtungen sowie Pendlerinnen und Pendler massiv sein werden, wird es als Vorteil bei der Variante „Stadtstraße lang“ gesehen, dass diese die kürzeste Bauzeit hat. Damit wird ebenfalls wieder das während der Bürgerbeteiligung entstandene Mei-

<sup>8</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 73

<sup>9</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 74

<sup>10</sup> Siehe: <http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/umwelt/klimaschutz/klimaschutzteilkonzept/>

<sup>11</sup> „Insgesamt 200 Beiträge bezogen sich unter der Rubrik Verkehr auf den nichtmotorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer). Durch diese hohe Anzahl wird deutlich, dass auch diese Thematik von großer Bedeutung für die Teilnehmenden ist. In vielen Hinweisen wurde für die neue Straße eine Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer gefordert. Neue und bessere Fuß- und Radwege wurden oftmals gewünscht.“ Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 78

nungsbild aufgegriffen: „In der Gesamtbetrachtung ergibt sich mit Blick auf die Bauzeiten eine klare Präferenz für die Variante ‚Stadtstraße lang‘, für die insgesamt 77 Prozent der Beteiligten ihre Stimme abgaben. 13 Prozent sprachen sich für die Version ‚Hochstraße versetzt‘ aus, 6% für ‚Hochstraße neu‘ und 4 Prozent für die kurze Stadtstraßen-Variante.“<sup>12</sup>

Im Beteiligungsprozess kam der Länge der Bauzeiten eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu. Zugleich wurde mit Blick auf andere große Infrastrukturvorhaben in Deutschland angezweifelt, dass diese prognostizierte Bauzeit auch eingehalten wird. Es wird im folgenden als Aufgabe der Verwaltung angesehen, bei der weiteren Planung der langen Stadtstraße Optimierungsmöglichkeiten bei den Bauzeiten konsequent mit zu reflektieren und vor allem frühzeitig und transparent, kommende Beeinträchtigungen zu kommunizieren und mit den betroffenen Anliegern und Nachbarn zu erörtern. Gleichzeitig muss eine weiträumige Umleitung mit Blick auf Pendlerinnen und Pendler geplant, umgesetzt und kommuniziert werden. Hierfür werden ebenfalls ganz erhebliche Aufwände notwendig sein.

Eng verknüpft hiermit ist die Bewertung des Vorhabens aus ökologischen Gesichtspunkten (Luftthygiene, Lärm). Die Verwaltung folgt unter dem Blickwinkel der **Umwelt** in ihrer Abwägung den Prognosen und Analysen der Experten, wonach Jahresmittelwerte für Feinstaub sowohl für die bestehende Bebauung als auch für die geplanten Neubauten entlang der „Stadtstraße lang“ unterschritten werden. Gleichwohl muss diese Entwicklung kritisch begleitet und sorgfältig und differenziert kommuniziert werden. Da zudem bei jedem Ersatzneubau Lärmschutzmaßnahmen gesetzlich vorgeschrieben sind, verbessert sich die Situation entlang den Auf- und Abfahrten. Bei der weiteren Beachtung wird die künftige städtebauliche Entwicklung in die Abwägung einbezogen. In Ludwigshafen sind solche städtebaulichen Lösungen auch an stark befahrenen Straßen wie an der Rheinallee und der Brunckstraße verwirklicht. Solange diese Gebäude jedoch nicht realisiert sind, müssen die Menschen in den bestehenden Gebäuden vor Lärm geschützt werden, gegebenenfalls durch passiven Schallschutz. „In der Gesamtbetrachtung über alle Beteiligungsformate hinweg wurden insgesamt 16 Prozent der Bewertungen zugunsten der ‚Hochstraße neu‘ vergeben, 15 Prozent zugunsten der ‚Hochstraße versetzt‘ und sieben Prozent für die ‚Stadtstraße kurz‘. Die ‚Stadtstraße lang‘ erhielt 62 Prozent aller Bewertungen. Im Vergleich zu anderen Blickwinkeln fiel das Votum zugunsten der ‚Stadtstraße lang‘ damit schwächer aus, auch wenn sie auch im Bereich Umwelt die meistgewählte Straßenvariante ist.“<sup>13</sup>

Die Empfehlung der Verwaltung an den Stadtrat, die „Stadtstraße lang“ als Vorzugsvariante für weitere Verhandlungen und Planungen festzulegen, reflektiert somit sowohl die fachlich-planerischen Analysen als auch das durch das Beteiligungsverfahren entstandene Meinungsbild sowie die im Zuge des Konsultationsprozesses diskutierten relevanten Themen. Die weiteren Planungen für eine „Stadtstraße lang“ müssen daher die Hinweise, Sorgen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufgreifen. Insofern sind die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte an Bedingungen geknüpft, die sich auch im weiteren durch den politischen sowie den künftigen Beteiligungsprozess ergeben.

---

<sup>12</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung, Seite 29

<sup>13</sup> Ludwigshafen diskutiert. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung; Seite 66f