

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Blick auf die vielen Bürgerinnen und Bürger, die heute der Sitzung des Stadtrates beiwohnen und die ich an der Stelle nochmals recht herzlich begrüßen möchte, ist schon erkennbar, dass heute ein nicht routinemäßig zu behandelnder Sachverhalt der Gegenstand der Tagesordnung ist.

Und in der Tat ist es so: Wenn die Mitglieder des Stadtrates zu einer Sondersitzung eingeladen werden, so geschieht dies fast immer aufgrund der Tatsache, dass der Gegenstand der Beratungen von großer Bedeutung für die Stadt und deren Bürgerinnen und Bürger ist.

Heute trifft dies ohne Zweifel in ganz besonderer Art und Weise zu, wenn wir uns der Frage „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“ zuwenden und über die Vorzugsvariante für den weiteren Planungsprozess entscheiden.

Bedeutung der Straße für den Verkehr in der Region

Will man das Gewicht der Hochstraße Nord für die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Ludwigshafen bemessen, genügt aus meiner Sicht ein Blick auf die hinter mir angezeigte Stadtkarte. Hier ist erkennbar, dass die Hochstraße Nord neben der Hochstraße Süd die zentrale Verkehrsinfrastruktur darstellt,

die die Pfalz mit Nordbaden verbindet. Mit einer Verkehrsbelastung von ca. 40.000 Fahrzeugen am Tag ist sie eine der wichtigsten Verkehrsanbindungen 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 SE und nach Mannheim. Dies gilt insbesondere zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten des Berufsverkehrs, in denen ein Großteil dieser rund 40.000 Fahrzeuge am Tag die Hochstraße Nord frequentiert.

Irreparable Schäden – Abriss der Hochstraße notwendig

Die Hochstraße Nord befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand. Wir mussten großflächige Betonabplatzungen und Korrosionsschäden an den Bewehrungsstählen zur Kenntnis nehmen, die auf zu geringe Betondeckungen zurück zu führen sind, sowie um Schäden an der Brückenentwässerung und an den beweglichen Konstruktionsteilen. Vor allem die Zunahme des Schwerlastverkehrs ist der Grund für die schweren Schäden. Aufgrund der Schadenssituation waren wir gezwungen, die Hochstraße Nord für den Schwerlastverkehr in Teilen zu sperren, einzelne Bauwerke ganz für den Verkehr zu sperren und die Brückenunterseiten großflächig mit Fangnetzen zu versehen, um das Herunterfallen großer Betonteile zu verhindern. Erschwerend kommt hinzu, dass die in den 70er

Jahren beim Bau der Hochstraße Nord geltenden Richtwerte von zulässigen Achslasten der Antriebsachsen und Gesamtmasse von LKW zwischenzeitlich deutlich erhöht wurden. Fazit: Die Hochstraße Nord ist irreparabel beschädigt, ein Abriss ist unabweislich und unabwendbar.

Die Varianten

Bei den Untersuchungen und Prüfungen für einen Ersatz der Hochstraße Nord setzte die Verwaltung auch auf die Expertise externer Gutachter. Ein Meilenstein auf diesem Weg war sicherlich die Sitzung des Stadtrates am 24.10.2011, in der die Gesellschaft FIRU Untersuchungen von städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Entwicklungspotentialen im Zusammenhang mit dem Neubau oder Ersatz der Hochstraße Nord vorstellte.

Letztlich beschloss der Stadtrat in seiner Sitzung vom 25.06.2012 für vier Varianten eine Vorentwurfsplanung zu erstellen – Hochstraße neu, Hochstraße versetzt, Stadtstraße kurz, Stadtstraße lang. Mit dieser Aufgabe wurde die „Ingenieurgemeinschaft B44“ beauftragt. Die Vertreter der Gemeinschaft sind heute hier und ich möchte sie hiermit recht herzlich begrüßen. Für die geleistete Arbeit möchte ich stellvertretend für alle Beteiligte Herrn Lorch meinen Dank aussprechen.

Bevor ich die vier Varianten im Einzelnen nochmals kurz skizziere, möchte ich ein paar Bemerkungen voran stellen:

- Alle Varianten sind leistungsfähig, d.h. die Abwicklung einer Verkehrsmenge von rund 40.000 Fahrzeugen pro Tag ist möglich. Damit ist auch eine Grundbedingung der Fördermittelgeber erfüllt.
- Alle Varianten weisen eine deutliche Vereinfachung der Verkehrsführung im Bereich des Brückenkopfes zur Kurt-Schumacher-Brücke auf.
- Die Kosten beruhen auf Kostenschätzungen, die hochgerechnet auf einen möglichen Baubeginn 2018 sind. Bei allen Varianten kommen Kosten in einer Größenordnung von 9 bis 11 Millionen Euro für die Nutzbarmachung und Erschließung angrenzender Bauflächen hinzu.

(Hochstraße neu)

Bei dieser Variante wird die Hochstraße Nord abgerissen und in derselben Trasse wie heute als Brückenkonstruktion hergestellt. Auf der gesamten Länge wird eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m bis 3.00 m vorgesehen. Eine städtebauliche Nutzung der an die Hochstraße angrenzenden Flächen ist nur sehr eingeschränkt

möglich. Die Kosten betragen 333 Millionen Euro und die ermittelte Bauzeit liegt bei 12,25 Jahren.

(Hochstraße versetzt)

Bei dieser Variante wird die alte Hochstraße abgerissen und die neue Hochstraße, die im Mittelteil leicht südlich versetzt ist und fast parallel zur jetzigen Trasse liegt, auf einer Länge von zwei Kilometern neu aufgebaut. Der Vorteil hier: Die Bauzeit und die Zeit starker Verkehrsbeeinträchtigungen während der Bauzeit verkürzen sich erheblich. Aus städtebaulicher Sicht ist die Verschiebung im Mittelteil vor allem im Bereich des Messplatzes und des Friedensparks von Bedeutung, weil diese Flächen neu zugeschnitten werden. Die Kosten betragen 330 Millionen Euro und die Bauzeit liegt bei 8,25 Jahren.

(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. Östlich des Europaplatzes steigt die Trasse auf das heutige Niveau an, überbrückt die nördliche Rathausmall und schließt an die Kurt-Schumacher-Brücke an. Im Bereich der ebenerdigen Führung der Stadtstraße können heute brachliegende Flächen zu einem neuen Stadtquartier

entwickelt werden. Die Kosten für diese Variante betragen 275 Millionen Euro und die Bauzeit liegt bei 10,25 Jahren.

(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. Natürlich sind bereits Gespräche mit ECE und dem Eigentümer geführt worden, die bereits signalisiert haben, dass sie sich einer Lösung nicht widersetzen würden.

Der „Nordkopf“ wird grundlegend anders als bei den drei vorgenannten Varianten gestaltet. Die Verkehrsführung kann deutlich vereinfacht und die Zahl der Brückenbauwerke im Nordteil reduziert werden. Im gesamten tiefergelegten Bereich ergeben sich Möglichkeiten einer attraktiven städtebaulichen Entwicklung. Die Kosten dieser Variante belaufen sich auf 267 Millionen Euro und die Bauzeit beträgt 7,75 Jahre, hierbei wird es fünf Jahre lang zu stärkeren Verkehrsbeeinträchtigungen kommen.

Bürgerbeteiligung

Mit Blick auf die Tragweite der zu treffenden Entscheidung war meiner Kollegin und meinen Kollegen im Stadtvorstand sowie mir von Beginn an klar, dass die Bürgerinnen und Bürger

Ludwigshafens an diesem Prozess angemessen zu beteiligen sind. Bei den Planungen zur Umsetzung der Bürgerbeteiligung waren für uns insbesondere nachfolgende Prämissen entscheidend:

- Die Angebote der Bürgerbeteiligung mussten derart sein, dass jede Bürgerin und jeder Bürger die Möglichkeit hatte, daran teilzunehmen.
- Die Planungen mussten gleichberechtigt, mit hohem Informationsgehalt und größtmöglicher Transparenz den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt werden.
- Die Komplexität des Sachverhaltes musste den Bürgerinnen und Bürgern verdeutlicht und mit der Abfrage von sieben Kriterien dennoch anschaulich und verständlich vermittelt werden.
- Vor und während der Bürgerbeteiligung musste klar sein, dass die Entscheidung über eine Vorzugsvariante im Stadtrat getroffen wird.

Den Prozess der Bürgerbeteiligung startete die Stadtverwaltung gemeinsam mit der W.E.G. Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft mbH und begleitet von der Agentur Zebralog am 20. Januar 2014. Ich darf an dieser Stelle Herrn Dr. Märker und Frau Rucker von der Agentur Zebralog ganz herzlich begrüßen. Dieser umfangreiche Informations- und Konsultationsprozess stand unter der Überschrift „City West: Abriss der Hochstraße

Nord ... und was kommt danach?“, dessen Meilensteine ich überblicksartig nennen möchte:

- Juni/Juli 2013: Erarbeitung eines Beteiligungskonzeptes
- 10. Dezember 2013: Freischalten der Vorschaltseite www.ludwigshafen-diskutiert.de
- 20. Januar bis 20. Februar 2014: moderierter Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de
- Ab 20. Januar 2014: haushaltsdeckende Verteilung des Stadtmagazins *neue Lu* mit integriertem Fragebogen
- 20. Januar 2014: 3. Bürgerforum im Pfalzbau
- Januar und Februar 2014: acht geführte Spaziergänge unter der Hochstraße Nord
- 21. Januar bis 24. März 2014: Ausstellung mit Infotafeln zu allen Varianten und Themenfeldern im ersten Stockwerk des Rathauses
- 4. bis 20. Februar 2014: Umfassende Öffentlichkeitsarbeit mit breit gestreuter Plakatierung im Stadtgebiet und 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

Parallel hierzu wurden von meiner Seite - aber auch von meinen Kollegen im Stadtvorstand, Herrn Beigeordneten Dillinger und Herrn Beigeordneten und Kämmerer Feid - Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft, Verbänden, Vereinen und natürlich der Medien geführt. Es handelte sich um einen umfangreichen und in dieser Form bislang für Ludwigshafen einzigartigen Prozess der Bürgerbeteiligung.

Dieser war nur möglich, weil Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener städtische Bereiche, der W.E.G.

Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft mbH und der Agentur ZebraLog sich mit sehr hohem Engagement eingebracht haben und deshalb gilt Ihnen allen mein – auch im Namen des Stadtvorstandes ausgesprochener – ganz herzlicher Dank!

Ergebnis Bürgerbeteiligung

Am 26. Februar 2014 erfolgte die Veröffentlichung der quantitativen Auswertung aus diesem Beteiligungsprozess und am 14. März 2014 folgte die Veröffentlichung des Auswertungsberichts zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“. Die hohe Resonanz von Seiten der Bürgerinnen und Bürger auf die Angebote der Bürgerbeteiligung beweist, dass die Stadtverwaltung mit diesem Angebot richtig lag. Während der vierwöchigen aktiven Beteiligungsphase wurden

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

registriert. Dabei gaben 83 Prozent der Bürgerinnen und Bürger, die am Verfahren teilgenommen haben, an, in Ludwigshafen zu wohnen. Neun Prozent gaben an, nicht in Ludwigshafen zu wohnen, aber hier zu arbeiten; acht Prozent wohnen nicht in Ludwigshafen. Die hohe Resonanz und die Art der Diskussion zeigen, dass die hohe Komplexität des Sachverhaltes bei den Bürgerinnen und Bürgern angekommen ist.

Gerade auch deshalb, weil diese anhand von sieben Kriterien – Bauzeiten, Entwicklungschancen, Kosten, Nachbarn, Raumgefühl, Umwelt und Verkehr - sich informieren und miteinander diskutieren konnten.

Die quantitative Auswertung hat gezeigt, dass die Variante „Stadtstraße lang“ bezogen auf alle 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 immer noch deutlich vor den Hochstraßen-Lösungen.

Lassen Sie mich abschließend zur Bürgerbeteiligung sagen, dass wir beeindruckt sind vom Ausmaß der Beteiligung und von der Diskussionskultur, die wir während des Bürgerbeteiligungsprozesses erlebt haben. Selten habe ich Gespräche erlebt, die von solcher Sachlichkeit und solchem Ernst geprägt waren. Man hat förmlich gespürt, dass die Menschen an ihrer Stadt interessiert sind und sich intensiv damit auseinandergesetzt haben, welche Zukunftsvariante für Ludwigshafen die beste sein kann. Dabei möchte ich auch betonen, dass es während dieses Prozesses von Seiten der Bürgerinnen und Bürger Anregungen gab, die bei den im Anschluss an die Entscheidung des Stadtrates folgenden Planungen der Vorzugsvariante mit eingebracht werden – oder anders formuliert: Die von den Bürgerinnen und Bürgern uns mit auf den Weg gegebenen Hausaufgaben werden wir bearbeiten.

Entscheidung

(Ein Blick auf die Stadtgeschichte)

Im Jahr 1970, als der Bau der Hochstraße Nord begann, war generell der Bau von Hochstraßen ein Ausdruck von Modernität. Dies ganz sicher auch deshalb, weil in amerikanischen Großstädten zu sehen war, wie große Verkehrsmengen über Hochstraßen abgewickelt werden konnten. Auch im Ludwigshafen der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts bestand der Wunsch, große Verkehrsmengen – und in der damaligen Meinung ging man von immer höher steigenden Verkehrsmengen aus – möglichst störungsfrei, d.h. staufrei, durch die Stadt zu schleusen. Die Hochstraße stand als Sinnbild für eine „autogerechte Stadt“. Natürlich beruhten diese Gedanken auf der Tatsache, dass historisch die Stadt Ludwigshafen eine Stadt der Einpendler ist, aber auch eine Stadt, die an einem wichtigen Brückenkopf von Rheinland-Pfalz nach Baden-Württemberg liegt. Immer schon war die Frage der Ost – West –Verbindung eine Frage von großer Bedeutung, die auch in der Stadtgesellschaft umfassend diskutiert wurde. Und natürlich sind auch mir aus meiner Kindheit und Jugendzeit noch die Bilder vertraut, als sich die Blechkolonnen durch das enge Nadelöhr Viadukt durchdrückten. Genau diese Verhältnisse bewegten damals dazu, mit der Errichtung der Hochstraße Nord und der Verlegung des Hauptbahnhofs das Stadtbild Ludwigshafens in diesem Bereich zu verändern.

Jetzt, da die Hochstraße Nord irreparabel beschädigt ist, glaube ich, ist es an der Zeit, eine vorurteilsfreie, offene Bestandsaufnahme vorzunehmen. Und hierbei ist zu konstatieren, dass natürlich niemand bei der Errichtung der Hochstraße Nord wissen konnte, dass nach gerade mal 30 Jahren eine Komplettrevision anstehen würde. Aber diese Tatsache zeigt eben doch auch die Schwachstellen derartiger Brückenkonstruktionen. Auch die Erfahrung, dass unter der Hochstraße ungenutzte, und an manchen Stellen – lassen Sie mich dies gerade auch als Frau sagen - Angsträume entstehen würden, war damals noch nicht im Bewusstsein. Und ganz sicher kann man erst jetzt im Nachhinein erkennen, dass der Wunsch, große Verkehrsmengen störungsfrei durch Ludwigshafen zu schleusen, dazu führte, dass Menschen von außerhalb über Ludwigshafen hinwegfahren, die Innenstadt Ludwigshafens nicht frequentieren, nicht erleben und dies nicht zum positiven Image einer lebendigen Großstadt beiträgt.

Wir stehen jetzt - im immer noch beginnenden 21. Jahrhundert - in Ludwigshafen vor der Aufgabe, die Stadt am Rhein neu erlebbar zu machen. Und dies war auch der Grund, warum wir von Beginn an gesagt haben, dass wir den Sanierungsfall Hochstraße Nord als Chance für die Stadtentwicklung begreifen möchten, weshalb dieser Prozess in Anknüpfung an unseren Stadtumbauprozess „heute für morgen“ unter dem Motto „City West“ stand und steht. Es geht eben hier nicht nur um eine

bloße Entscheidung, ob „oben“ oder „unten“, sondern es geht insbesondere auch darum

- welche Variante die meisten Möglichkeiten einer attraktiven Weiterentwicklung, etwa eine eventuelle Öffnung einer grünen Achse vom Friedenspark bis zum Rhein, bietet,
- welche Variante es ermöglicht, die Ludwigshafener Innenstadt für Menschen von außerhalb auf andere Art und Weise erlebbar zu machen
- welche Variante es ermöglicht, neue städtebauliche Ideen zu verwirklichen und hierbei für Investoren als Stadt interessant zu sein und
- welche Variante den sich schon jetzt abzeichnenden, zukünftig verändernden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in einer Stadt – Stichworte sind ÖPNV und auch Radverkehr - am meisten Rechnung trägt.

Meine Kolleginnen und Kollegen im Stadtvorstand wie auch ich sind der Meinung, dass die Variante „Stadtstraße lang“ die überzeugendsten Antworten auf diese Fragestellungen gibt. Die Variante „Stadtstraße lang“ ist bei den Kriterien „Raumgefühl“, „städtebauliche Entwicklungschancen“, „Bau- und Unterhaltungskosten“ sowie den Bauzeiten allen anderen Varianten deutlich überlegen. Es ist die Variante, die mehr als alle anderen die Möglichkeiten für die Schaffung neuer Büro-

und Wohngebäude und damit einhergehend neuer Arbeitsplätze bietet.

Unseren Abwägungsprozess und die Begründung haben wir ausführlich in unserer Vorlage für den Stadtrat dargestellt.

(Bürgermeinung)

In allen Gesprächen, die vom Stadtvorstand und mir persönlich in dem letzten Dreivierteljahr mit interessierten Kreisen, Vereinen, Verbänden, Vereinigungen und Individualpersonen geführt wurden, kristallisierte sich nach tiefergehender Befassung mit den Varianten und unterschiedlichen Möglichkeiten die lange Stadtstraße als die Vorzugsvariante heraus. Diskutiert wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens individuell mit Bürgerinnen und Bürgern, in Bürgerforen, anlässlich von Spaziergängen, im Rathaus in der Ausstellung. Es gab Umfragen in den örtlichen Medien Rheinpfalz, Mannheimer Morgen und Rhein-Neckar-Fernsehen. Auch hier war die Meinung deutlich für die lange Stadtstraße abzulesen. Weiterhin gab es in dem letzten Dreivierteljahr Gespräche mit dem Marketingverein, IHK, Architektenbeirat, Einzelhandelsverband, Metropolregion Rhein-Neckar, Stadtvorstand Mannheim, Planungsausschuss der Metropolregion, ZMRN e.V. und dem Wirtschaftsforum der IHK und auch hier kristallisierte sich heraus, dass nach tieferer Befassung mit unterschiedlichen Varianten die Vorzüge der langen Stadtstraße oftmals auch nach anfänglicher Skepsis

gesehen werden und man sich als Vorzugsvariante für diese Lösung aussprach. Dazu kommt die Eindeutigkeit, mit der die Bürgerinnen und Bürger für die lange Stadtstraße votiert haben. Gerade auch letzteres ist ein weiterer Mosaikstein für die Entscheidung zugunsten der Variante „Stadtstraße lang“.

(Expertenmeinung)

Gestützt wird unsere Ansicht schließlich auch durch die Expertenmeinung. Diese Expertenmeinungen sind für die entscheidenden Nichtfachleute natürlich auch von maßgeblicher Bedeutung und fließen in den eigenen Entscheidungsprozess ein. Seit über einem Jahr setzen sich die beauftragten Ingenieure und Experten intensiv mit den 4 Varianten auseinander. In regelmäßigen Lenkungskreissitzungen wurden die Varianten diskutiert und umfassend beraten. Nach der endgültigen Präsentation und Ausarbeitung der möglichen 4 Varianten waren die hochkarätigen Experten aus renommierten Unternehmen der Ausfassung, dass es sich zum einen um eine höchst komplexe Entscheidung handelt, die der Stadtrat und die Stadt fällen muss, dass zum anderen aber – müssten sie entscheiden – die Variante „Stadtstraße lang“ den weiteren Planungen zu Grunde gelegt werden würde. Dies wurde auch ausführlich begründet, in dem diese Ansicht sowohl in den architektonischen Kontext der Stadt gestellt wurde als auch die Bedeutung baulicher,

konstruktiver Fragen der Nachhaltigkeit und des späteren Unterhalts hervorgehoben wurde.

(Finanzen und Bauzeiten)

Gerade auch in einer Stadt wie Ludwigshafen mit einer schwierigen Haushaltslage, müssen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger einer Verwaltung – sofern sie ihr Amt verantwortungsvoll ausüben möchten – sehr aufmerksam hinhören, wenn Ihnen Fachleute sorgfältig errechnen, dass eine Variante sowohl beim Bau als auch bei dem späteren Unterhalt erheblich weniger Kosten verursacht als die anderen Varianten. Dies umso mehr, wenn man bei der Finanzierung der Maßnahme ganz maßgeblich auf die Unterstützung von Fördermittelgebern angewiesen ist. Dies ist ein Befund, der nicht vernachlässigt werden darf, ebenso wenig wie das ganz wichtige Kriterium Bauzeiten – auch hier liegt die Variante „Stadtstraße lang“ mit der kürzesten Bauzeit vorne.

Fazit: Aus alledem folgt, dass wir die Variante „Stadtstraße lang“ als Vorzugsvariante befürworten.

Die „Stadtstraße lang“ – und wie geht es jetzt weiter?

Im Anschluss an die Stadtratsentscheidung nimmt die Stadtverwaltung weitere Verhandlungen und erste gemeinsame Gespräche mit Land und Bund hinsichtlich einer

angemessenen Mitfinanzierung auf. Parallel dazu arbeitet die Stadtverwaltung an der sogenannten Entwurfsplanung mit dem Ziel, im kommenden Jahr die Grundlage für den förmlichen Förderantrag und das Genehmigungsverfahren zu schaffen (siehe dazu Beschlüsse im nichtöffentlichen Teil). Im weiteren Verfahren wird es auch wieder zu Bürgerbeteiligungen und weiteren Partizipationsprozessen kommen. Die Bürgerinnen und Bürger können sicher sein, dass ihre Anmerkungen und Anregungen aus dem ersten Beteiligungsverfahren vollumfänglich mit ihnen gemeinsam abgearbeitet und weiter diskutiert werden.

Die Verwaltung schlägt somit insgesamt den obengenannten Beschluss vor:

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