

**Rede des Vorsitzenden der FDP-Stadtratsfraktion Dr. Thomas Schell  
anlässlich der Sondersitzung des Stadtrates  
zum Thema Abriss der Hochstraße Nord  
am 24.03.2014**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Dr. Lohse, sehr geehrter Stadtvorstand, werte Kolleginnen und Kollegen, werte Gäste,

bisher habe ich nur Lob gehört für die lange Stadtstraße. Ich möchte aber schon darauf hinweisen, dass auch die versetzte Hochstraße gewisse Vorteile mit sich bringt. Unsere Vorväter haben sich damit beschäftigt, wie urbanes Leben aussehen soll; sie haben sehr viel Kosten aufgewandt für Stadtentwickler und sind zu dem Ergebnis gekommen, die Hochstraße würde gut tun. Schaut man sich beide Varianten an: die versetzte Hochstraße zu der ebenerdigen – ich nenne sie nicht ebenerdiger Boulevard oder ebenerdige Stadtstraße, sondern ebenerdige Stadtautobahn - wenn man diese beiden Varianten vergleicht, muss man einfach konstatieren, dass die Hochstraße als Pendlerstraße gedacht ist. Man kann eine Umgehungsstraße nicht um Ludwigshafen herum führen, sondern man muss sie hoch bauen. Und wenn man hoch baut – das steht unstreitig fest – ist die Hochstraße, die versetzte Hochstraße die bessere Variante. Auch unsere jetzigen Stadtplaner sind der Auffassung, dass bei einer ebenerdigen Stadtautobahn der Verkehrsfluss in Spitzenzeiten um drei Minuten länger ausfallen wird. Auf den ersten Blick erscheint diese Zeit relativ kurz, aber Sie wissen: in den Hauptstoßzeiten werden bis zu 40.000 Fahrzeuge diese Trasse befahren. Die jetzigen Stadtentwickler weisen aus, dass die ebenerdige Variante gerade noch - ich betone - gerade noch stabil ist und deswegen meint die FDP, dass bei der Hochstraßenvariante der Verkehr besser fließt, wobei man auch immer berücksichtigen muss, dass die Straße nicht dazu gedacht ist, Interessierte für Ludwigshafen in die Innenstadt zu locken; sie ist dafür gedacht für den schnellen Verkehrsfluss, für die Pendler, zu sorgen.

Der 2. Aspekt, den man sicherlich beachten muss, der sehr wichtig ist für ein urbanes Leben, ist der Umweltgesichtspunkt. Unsere jetzigen Planer haben erkannt, dass bei der ebenerdigen Variante die Lärmgrenzwerte überschritten werden; Stickoxyd wird den Grenzwert erreichen. Ich meine, der Stadt Ludwigshafen tut es gut an, gerade auf den Umweltgesichtspunkt Rücksicht zu nehmen. Schauen Sie sich die Heinigstraße an. Dort werden des Öfteren die Grenzwerte für Stickoxyd überschritten.

Als nächsten Punkt nenne ich die Stadtentwicklung. Durchaus, die ebenerdige Variante hat Charme, aber wie sieht es denn aus mit der Erschließung neuer Brachflächen. Wer kennt nicht die Lorientallee, die Sumgaitallee und sonstige Alleen? Wie war dort in den letzten Jahrzehnten die Bautätigkeit? Konnten neue Investoren gelockt werden, um dort aktiv zu werden? Deswegen fragt die FDP: Wenn neue Brachflächen erschlossen werden, wie lange sollen sie unbebaut sein? Es wird sicherlich keine Augenweide sein und eins möchte ich auch hier betonen: die Investoren stehen in Ludwigshafen nicht gerade Schlange. Es kommt weiter hinzu, dass diese Brachflächen in privatem Eigentum stehen. Es steht mithin also nicht einmal fest, ob diese Privateigentümer tatsächlich bereit sind, zu investieren.

Weiterhin möchte ich darauf hinweisen, dass bei der ebenerdigen Variante ein großer Teil des Rathaus-Centers abgerissen wird. Ca. 6000 m<sup>2</sup> Fläche, Verkaufsfläche, wird verloren gehen. Wenn man sich schon für eine ebenerdige Variante ausspricht, muss man zumindest sicherstellen, dass der jetzige Eigentümer tatsächlich damit einverstanden ist, dass sein Eigentum vernichtet wird. Im Übrigen muss man bedenken, dass über 60 % des Einzelhandelsumsatzes in der Innenstadt vom Rathaus-Center getätigt werden. Wie wirkt

sich dies auf die Stadtentwicklung aus? Brauchen wir dann wiederum ein neues Stadtentwicklungskonzept?

Denn es gibt ja viele Stadtentwicklungskonzepte. Man hat wirklich in der Vergangenheit gerne auf Stadtentwickler und Fachplaner gehört. Immer hat man gesagt: Wer soll es denn wissen, außer den Stadtentwicklern und den Architekten? Wie auch heute. Hier in diesem Stadtrat hat man deshalb auch schon mal die Entscheidung getroffen, dass es in Ordnung ist, auf dem Gelände der BASF ein Atomkraftwerk errichten zu lassen. Hier in diesem Stadtrat hat man sich auch dafür ausgesprochen, dass der Bahnhof, hier wo das Rathaus-Center steht, an bekannter Stelle verlegt wird. Das Bild am Bahnhof ist trist und es zeigt, man sollte nicht zu viel auf die Fachplaner hören, sondern es ist eine politische Entscheidung geboten, wie sich dies auf das Stadtbild auswirkt.

Viel zu oft hat Ludwigshafen darauf gehört, was Fachplaner empfehlen. Und wenn ich mir das Bild heute anschau; man wollte die Innenstadt mit dem Hemshof verbinden, indem man ein Rathaus-Center gebaut hat. Ursprünglich sollten drei Segel als Wahrzeichen von Ludwigshafen errichtet werde; es ist gerade mal ein Segel geworden, unser Rathaus-Center-Turm. Jetzt bekommt man empfohlen, ein Drittel des Rathaus-Centers abzureißen, um eine 50 m breite Stadtautobahn zu bauen. Dies wird die Innenstadt vom Hemshof trennen; es wird eine Schneise geben. Was die ursprünglichen Stadtentwickler und Fachplaner meinten, war das in der Vergangenheit falsch? Nun soll es richtig sein? Ich meine, wir Politiker sind gefragt, entsprechend zu entscheiden.

Letztlich verhält es sich so, dass wohl beide Varianten, die versetzte Hochstraße als auch die ebenerdige Stadtautobahn, gleiche Bauzeiten aufweisen. Berücksichtigt man nämlich, dass bei der ebenerdigen Variante noch ein Teil des Rathaus-Centers abgerissen werden muss, wird die Bauzeit bei der ebenerdigen Variante wohl etwas länger dauern.

Ich persönlich bin in der Frage, ob eine ebenerdige Variante zur Ausführung kommt oder aber eine versetzte Hochstraße, relativ leidenschaftslos. Frau Oberbürgermeisterin und auch meine Vorredner haben gesagt, der Stadtrat würde entscheiden. Der Stadtrat entscheidet schon lange nicht mehr. Wer wirklich entscheiden wird, ist die ADD. Denn Sie wissen: jegliche Investitionsentscheidung über 100.000 EUR bedarf der Genehmigung und letztlich entscheiden wird es ein Fördergeber. Alle Vorredner haben erkannt, dass die Stadt Ludwigshafen selbst überfordert ist und dringend auf Fördermittel von Land und Bund angewiesen ist.

Wie sieht es daher mit den Kosten aus? Alle Vorredner, auch Frau Oberbürgermeisterin Dr. Lohse, haben ausgewiesen, dass die ebenerdige Stadtautobahn die günstigste, die wirtschaftlichste Variante ist. In der Tat, welche Variante auszuführen ist, wird die Wirtschaftlichkeit entscheiden, insb. die Fördergeber Land und Bund.

Aber stehen denn die Kosten für die ebenerdige Variante in etwa fest? Selbst der Fraktionsvorsitzende Jöckel, als auch die Fraktionsvorsitzende der SPD müssen einräumen, dass sie selbst nicht genau Bescheid wissen, welche Kosten entstehen werden. Insofern verweise ich auf den Änderungsantrag.

In der Tat, CDU und SPD wollen ein Gutachten beauftragen, um die Entschädigungshöhe bei einem Teilabriss des Rathaus-Centers bestimmen zu können. Diese Kosten werden in der Tat entscheidend sein. Entscheidend wird auch sein, was der Betreiber ECE an Schadensersatzforderungen erheben wird, sollte denn dieser überhaupt bereit sein, mit einem Teilabriss leben zu können.

Letztlich wird aber entscheidend sein, wie hoch der Eigenanteil der Stadt bei dieser Maßnahme sein wird. Die FDP geht momentan davon aus, dass die nichtförderungsfähigen Kosten eben genau diese Abrisskosten und auch diese Schadensersatzforderungen sein

werden, die auf die Stadt zukommen. Wie soll aber der Stadtrat entscheiden, wenn die Kosten überhaupt noch nicht feststehen? Wie kann man hier behaupten, die ebenerdige Variante sei die kostengünstigste? Hinzu kommt, dass es durchaus sein kann, dass etwaige Fördergeber Unterschiede machen, wenn man sich einerseits für die ebenerdige Variante entscheiden wird oder aber andererseits für die Hochstraßenvariante.

Weiter hinzu addieren muss man bei der ebenerdigen Variante den Wegfall von Parkplätzen; Ersatzparkplätze müssen geschaffen werden. Und das sage ich Ihnen auch, die ebenerdige Variante wird auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände gebaut. Wir gehen davon aus, dass relativ viele Altlasten gefunden werden, Leitungen oder sonstige Imponderabilien, die weiter zu einer Kostenerhöhung führen werden. Deswegen meinen wir, sollten wir gut abwägen, ob wir uns tatsächlich für nur eine Variante entscheiden oder ob wir aktiv auf den Fördergeber zugehen mit der Vorentwurfsplanung, um vorab zu eruieren, wie die Fördermöglichkeiten sein werden.

Zu guter Letzt. Auch die FDP verkennt nicht, dass von der Stadtspitze eine Bürgerinformation vorgenommen wurde; Bürger wurden nach ihrer Meinung befragt. Im Gegensatz zu meinen Vorrednern muss ich allerdings feststellen, dass die Beteiligung nicht besonders hoch war. Es wurden sieben Teilbereiche abgefragt und die Bürger haben mit Zahlen von 300, 500, 700 Stimmen zu einzelnen Themenbereichen votiert. ZebraLog selbst räumt ein, dass es keine repräsentative Umfrage ist. Ich persönlich kann nur konstatieren: bei 117.000 Wahlberechtigten ist die Beteiligung an dieser Bürgerinformation relativ gering. Und auch ich habe andere Voten gehört; bspw. der Mannheimer Morgen hat auch eine Umfrage gestartet. Ich darf es Ihnen erzählen. Es ist ein Kopf-an-Kopf-Rennen: 49 % zugunsten der ebenerdigen Stadtautobahn, 42 % für die Hochstraße. Es kommt daher immer darauf an, wie man auch fragt.

Für mich, insb. als Sprecher der FDP-Fraktion, war es schon eigenartig zu erfahren, dass kurz nach Vergabe des Planungsauftrages an die Ingenieure, ein Stadtentwickler an die Presse getreten ist und sich für die ebenerdige Variante ausgesprochen hat. Noch ungewöhnlicher empfand ich es, wenn ein neutraler Planer bei der ersten Präsentation hergeht und sagt: Alles andere als ebenerdig sei eine Enttäuschung.

Wägen Sie deshalb ab. Ich werbe für den Änderungsantrag. Seien Sie so klug - wenn die Kosten nicht feststehen - über zwei Varianten zu entscheiden: eine ebenerdige Variante und eine Hochvariante. Denn letztendlich bestimmt die Wirtschaftlichkeit das Machbare.

Herzlichen Dank.