



ENTWICKLUNGSCHANCEN



Raum für neue Ideen und den reinen Bau- und Unterhalt der Straße. Die Planungen sehen eine große Fläche im Umfeld der Straße neu genutzt werden. Im Umfeld der „Stadtstraße“ entstehen neue Gebäude, sowohl für Büros. Entscheidend dabei ist, ob das Umfeld attraktiv für mögliche Investitionen in Wohnungen und Gewerbe ist.

Ludwigshafen diskutiert:

„Stadtstraße lang ... wie geht es weiter?“

Auswertungsbericht zum zweiten Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung

www.ludwigshafen-diskutiert.de

Erstellt im Auftrag
der Stadt Ludwigshafen am Rhein
und der W.E.G. – WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Ludwigshafen am Rhein mbH

9. März 2015

Herausgeberin:

Stadt Ludwigshafen

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

Dieser Bericht wurde von der Zebralog GmbH & Co.KG im März 2015 im Auftrag der Stadt Ludwigshafen und der W.E.G. erstellt.



Ansprechpartner:

Dr. Oliver Märker

Julian Ermert

Chausseestraße 8, Aufgang E

10115 Berlin

T. +49 30.200 540 26-0

F. +49 30.200 540 26-99

info@zebralog.de

www.zebralog.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Steckbrief der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“	4
2.	Einleitung.....	6
3.	Vorstellung des Beteiligungsverfahrens.....	7
3.1.	Beteiligungsgegenstand: „Weiterentwickelte Stadtstraße“	7
3.2.	Zielsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung	7
3.3.	Ablauf und Bausteine der Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung	8
3.4.	Kommunikation	19
4.	Die Inhalte der Öffentlichkeitsbeteiligung	21
4.1.	Blickwinkel – Gesamtübersicht.....	23
4.2.	Bauzeiten	24
4.3.	Entwicklungschancen.....	26
4.4.	Kosten	29
4.5.	Nachbarn	32
4.6.	Raumgefühl	35
4.7.	Umwelt	37
4.8.	Verkehr	39
5.	Die Beteiligung an der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung	43
5.1.	Anzahl der Registrierungen	43
5.2.	Anzahl der Besuche und Seitennutzungen	43
5.3.	Beteiligung im Zeitverlauf.....	45
5.4.	Top-Liste der Downloads	45
5.5.	Zugriffe auf ludwigshafen-diskutiert.de	46
5.6.	Soziodemographische Angaben	46
6.	Lob und Kritik zum Verfahren	51
7.	Berichterstattung während des Verfahrens	52
	Abbildung und Tabellen	56

1. Steckbrief der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“



Zusammenfassung:

Mit der Entscheidung des Rates der Stadt Ludwigshafen für die Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“ am 24. März 2014 wurden den zuständigen Planern und Ingenieuren auch ein umfangreicher 10-Punkte-Katalog mit Aufträgen zur Weiterentwicklung des bestehenden Planungsentwurfes übergeben. Viele dieser Nachbesserungsaufträge gingen zurück auf die Anregungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger, die im Zug des ersten Abschnitts der Öffentlichkeitsbeteiligung im Frühjahr 2014 aufgenommen wurden. Die meisten Bürgerbeiträge bezogen sich dabei auf die Themen Verkehr, Bauzeiten sowie Kosten und Entwicklungschancen.

Entlang des 10-Punkte-Katalogs wurde rund 10 Monate lang intensiv an der Weiterentwicklung der „Stadtstraße lang“ gearbeitet. Am 09. Februar 2015 wurden dann die aktualisierten Planungen zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ der Stadtöffentlichkeit präsentiert. Flankiert wurde diese Präsentation erneut durch einen breit angelegten Informations- und Beteiligungsprozess. Analog zum ersten Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auch hier auf eine Verzahnung von Online- und Vor-Ort-Angeboten gesetzt.

Der vorliegende Auswertungsbericht fasst die zentralen Ergebnisse dieses zweiten Abschnitts der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“ zusammen und ist damit eine wichtige Informationsquelle für alle Interessierten und insbesondere für diejenigen, die am 23. März 2015 über das weitere planerische Vorgehen entscheiden. Alle im zweiten Beteiligungsabschnitt vor-Ort und online eingegangenen Kommentare und Vorschläge können unter www.ludwigshafen-diskutiert.de eingesehen werden.

Zeitraum	09. bis 25. Februar 2015
Durchführende Behörde / Ansprechpartnerin	Stadt Ludwigshafen am Rhein (Sigrid Karck) / W.E.G. (Helga Hofmann)
Zielsetzung	Informationen der Öffentlichkeit über Planungsstand der „weiterentwickelten Stadtstraße“ und Beantwortung von dabei aufkommenden Fragen durch die Planer der Stadt Ludwigshafen und die zuständigen Ingenieure. Rückmeldungen aus der Bürgerschaft im Vorfeld der Entscheidung des Stadtrates zum weiteren planerischen Vorgehen bzgl. der „Stadtstraße lang“.

Relevanz der Ergebnisse	Analog zum ersten Beteiligungsabschnitt ist die Bürgerbeteiligung „Stadtstraße lang ... wie geht es weiter?“ ein freiwilliges und konsultatives Verfahren der Bürgerbeteiligung: Die Hinweise der Bürger geben den Verantwortlichen Hinweise darüber, an welchen Stellen der Planung in der Bevölkerung Unklarheiten bestehen bzw. wo weitere Informationen geliefert werden müssen. Die Ergebnisse der Beteiligung werden dem Stadtrat im Vorfeld seiner Entscheidung vorgelegt und fließen so in seine Beratungen und Entscheidungen ein.
Zentrales Auswertungsergebnis	Die Zahlen des vorliegenden Auswertungsberichtes geben Hinweise darauf, dass die Zielsetzung des zweiten Abschnitts des Beteiligungsverfahrens, nämlich die breite Information der Bevölkerung über die „weiterentwickelte Stadtstraße“, offenbar erreicht wurde. Sichtbar wird dies etwa an den Besucherzahlen der Unterseiten mit detaillierten Informationen zum neuen Planungsentwurf (Unterseiten „Information“ und „Die weiterentwickelte Stadtstraße“). Dort wurden die höchsten bzw. die zweihöchsten Besucherzahlen registriert. Auch das Frage-Antwort-Forum verfügt im Vergleich über hohe Besucherzahlen, was verdeutlicht, dass die gestellten Fragen und besonders die Antworten der Stadtverwaltung auf ein hohes Interesse seitens der Nutzer gestoßen sind. Die durchschnittliche Verweildauer von ca. fünf Minuten unterstreicht, dass sich länger mit den Fragen und Antworten beschäftigt wurde. Betrachtet man die Inhalte des zweiten Abschnitts der Öffentlichkeitsbeteiligung, das heißt die gestellten Bürgerfragen, so wird deutlich, dass seitens der Bürgerschaft ein hoher Informationsbedarf bzgl. der thematischen Blickwinkel Verkehr, Nachbarn und Entwicklungschancen vorhanden war. Durch die Beantwortung der Fragen seitens der Stadtverwaltung während des Verfahrens, konnte diesen Informationsbedürfnissen begegnet werden.
Beteiligungszahlen auf einen Blick	Seit dem Start der Online-Plattform am 9. Dezember 2013 bis zum 25. Februar 2015 wurde die Webseite insgesamt 223.769-mal besucht und es konnten 20.526 Besucher ausgemacht werden. Im Beteiligungszeitraum des zweiten Abschnitts der Bürgerbeteiligung von 09. bis zum 25. Februar 2015 wurde die Online-Plattform insgesamt 3564-mal besucht und es wurden 2436 eindeutige Besucher identifiziert.

2. Einleitung

Mit der Entscheidung des Stadtrates am 24. März 2014 für die Vorzugsvariante der „Stadtstraße lang“ begann ein intensiver Prozess der planerischen und technischen Weiterentwicklung des bis dato vorliegenden Planungsentwurfes. Ausgerichtet waren diese Weiterentwicklungen an den Forderungen des 10-Punkte-Katalogs des Stadtrates. In diesem Katalog griff der Stadtrat Hinweise und Anregungen aus dem ersten Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung auf, um die Stadtstraße lang gezielt daran weiterzuentwickeln. Rund 10 Monate lang arbeiteten die Planer und Ingenieure der Stadt und des Ingenieurbüros B44 daran, die bestehenden Planungen im Hinblick auf diese Punkte zu optimieren.

Unter dem Motto „Stadtstraße lang – wie geht es weiter?“ wurde am 09. Februar 2015 schließlich die „weiterentwickelte Stadtstraße“ der Stadtöffentlichkeit präsentiert. Mit der öffentlichen Vorstellung startete gleichzeitig der zweite Beteiligungsabschnitt des Bürgerbeteiligungsverfahrens „Ludwigshafen diskutiert“. Nach dem ersten Beteiligungsabschnitt im Frühjahr 2014 markiert der zweite Beteiligungsabschnitt auch das Ende der ersten großen Beteiligungsphase, die zum ersten Planungsabschnitt „Vorentwurf“ durchgeführt wurde. Der zweite Beteiligungsabschnitt zielte diesmal darauf ab, breit über den aktuellen Planungsstand zu informieren und Fragen aus der Bevölkerung zu beantworten. Über die umfangreich zur Verfügung gestellten Informationen zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ sollten durch die Fragen aus der Bürgerschaft bzw. die jeweiligen Antworten aus der Fachverwaltung zusätzliche Informationen bereitgestellt werden.

Auf einem großen Bürgerforum am 09. Februar 2015 im Pfalzbau konnten sich die Bürgerinnen und Bürger im direkten Austausch mit den Planern und Ingenieuren über die „weiterentwickelte Stadtstraße“ informieren und Fragen dazu stellen. Auch im Internet auf www.ludwigshafen-diskutiert.de konnten die Ludwigshafen in einem Frage-Antwort-Forum Fragen stellen, die online von der Stadtverwaltung beantwortet wurden. Hier wurden auch die Fragen des Bürgerforums eingestellt und öffentlich beantwortet. Flankiert wurde dieses Beteiligungsformat mit zwei Informationsangeboten im Info-Center der W.E.G. und im Rathaus. Dieser zweite Beteiligungsabschnitt endete schließlich am 25. Februar 2015.

In diesem Bericht werden nun alle Ergebnisse des zweiten Beteiligungsabschnitts der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst und ausgewertet.

Alle Informationen und Beiträge, die während des gesamten Beteiligungsprozesses eingegangen sind, wurden auf www.ludwigshafen-diskutiert.de dokumentiert und sind jederzeit einsehbar.

3. Vorstellung des Beteiligungsverfahrens

Das Verfahren des zweiten Beteiligungsabschnitts der Öffentlichkeitsbeteiligung zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ setzte wie bereits im ersten Beteiligungsabschnitt (Frühjahr 2014) auf eine Mischung von Beteiligungsformaten Vor-Ort und im Internet. Abgeleitet vom Gegenstand sowie der Zielsetzung der Beteiligung lag der Schwerpunkt diesmal darauf, den Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheiten zu geben, Fragen zu stellen und Antworten zu erhalten.

Wie genau diese Gelegenheiten Vor-Ort und online konkret gestaltet waren, wird im Folgenden näher erläutert. Zuvor wird kurz auf den Beteiligungsgegenstand sowie die Zielsetzung des Prozesses eingegangen.

3.1. Beteiligungsgegenstand: „Weiterentwickelte Stadtstraße“

Nach Abschluss des ersten Bürgerbeteiligungsabschnitts im Frühjahr 2014 und dem Entscheid des Stadtrates für die Vorzugsvariante der Stadtstraße lang wurde der bestehende Planungsentwurf anhand der Ergebnisse und Hinweise der Bürgerschaft (10-Punkte-Katalog) technisch und planerisch überarbeitet. Das Ergebnis ist die „weiterentwickelte Stadtstraße“, die sich in ihrer Grundkonzeption an den Planungen zur Vorzugsvariante orientiert. Analog zur Vorzugsvariante handelt es sich auch bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ um eine circa 860 Meter lange ebenerdige Verkehrsverbindung zwischen Lorientallee im Westen und Kurt-Schumacher-Brücke im Osten. In vielen Bereichen wurden jedoch Anpassungen in den Planungen vorgenommen, um den Anforderungen des 10-Punkte-Katalogs gerecht zu werden.¹

3.2. Zielsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der zweite Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorplanung stand unter dem Titel „Stadtstraße lang – Fragen Sie nach!“ und damit die Information der Bevölkerung über den aktuellen Planungsstand im Vordergrund. Ziel des Beteiligungsverfahrens war es, offene Fragen der Bürgerschaft zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ zu beantworten, den offenen Austausch zwischen Planer und Planerinnen, Ingenieuren und Ingenieurinnen und der interessierten Bürgerschaft der Stadt Ludwigshafen am Rhein zu fördern und mögliche weitere Informationsbedarfe zu ermitteln. Zudem sollte durch den Beteiligungsprozess transparent gemacht werden, wie sich der 10-Punkte-Katalog und die darin aggregierten Hinweise und Anregungen aus der Bürgerschaft des vorherigen Beteiligungsabschnitts, in den neuen Planungen niederge schlagen haben.

¹ Detaillierte Informationen zu den Anpassungen der Planungen entnehmen Sie den Beschreibungen der einzelnen Blickwinkel.

Es wurde bei der Konzeption des zweiten Beteiligungsprozesses darauf geachtet, an bestehenden, etablierten Beteiligungsformaten im Internet und Vor-Ort anzuknüpfen. Ziel war es dadurch, die Beteiligung weiter zu vereinfachen, da Abläufe, Formate und Rollenverteilungen bereits eingespielt waren.

3.3. Ablauf und Bausteine der Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung

Analog zur vorherigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auch in dieser Phase auf ein crossmediales Beteiligungskonzept gesetzt. Einen zentralen Ankerpunkt bildete dabei erneut die bestehende Transparenz- und Beteiligungsplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de. Neben einem erweiterten und aktualisierten Informationsangebot zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ wurde hier ein Frage-Antwort-Forum als digitales Dialogangebot freigeschaltet. Flankiert wurde dieses Online-Beteiligungsformat durch Vor-Ort-Veranstaltungen, wie etwa dem fünften Bürgerforum im Pfalzbau am 09. Februar 2015, zwei Info-Samstagen bei der W.E.G., einer Ausstellungen im Rathaus und zwei Mitarbeiterinformationen der Stadtverwaltung.

Zeitlicher Ablauf

24. März 2014	Abstimmung im Stadtrat über die Vorzugsvariante	Entscheidung
2014-2015	Planerische und technische Weiterentwicklung der Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“	Weiterentwicklung
09. Februar 2015	Vorstellung der „weiterentwickelten Stadtstraße“ vor der Stadtöffentlichkeit	Vorstellung der Weiterentwicklungen
09. Februar 2015	Fünftes Bürgerforum zur „weiterentwickelten Stadtstraße“	Fünftes Bürgerforum
09. bis 25. Februar 2015	Online-Dialog zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ inkl. Aktualisierung des Informationsbereiches der Plattform	Online-Dialog
09. März 2015	Präsentation der Ergebnisse der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	Präsentation der Ergebnisse
23. März 2015	Entscheidung des Stadtrates über das weitere planerische Vorgehen	Entscheidung des Stadtrates

Abbildung 1: Überblick über den zeitlichen Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Baustein Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de

Zum Start des zweiten Abschnitts der Bürgerbeteiligung am 09. Februar 2015 wurde die Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de in den Bereichen Information und Beteiligung aktualisiert. Die Grundstruktur der Seite blieb dabei jedoch erhalten, sodass die Beteiligten sich in gewohnten Seitenstrukturen bewegen konnten.

Bereich Information

Das Informationsangebot auf der Plattform wurde mit Blick auf den neuen Planungsentwurf angepasst. Auf der Unterseite „Information“ konnten sich alle interessierten Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafener detailliert über die Einzelheiten der „weiterentwickelten Stadtstraße“ informieren. Dabei wurde auch an die bestehende Differenzierung der Informationen nach Blickwinkeln („Bauzeiten“, „Entwicklungschancen“, „Kosten“, „Nachbarn“, „Raumgefühl“, „Umwelt“, „Verkehr“) angeknüpft. Pro Blickwinkel wurde genau aufgeschlüsselt, welche Weiterentwicklungen sich gegenüber der Vorzugsvariante ergeben haben.

Darüber hinaus wurde erneut auf die Visualisierung der zentralen Informationen gesetzt. So wurde eine Verkehrssimulation erstellt, die das zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen im morgendlichen Berufsverkehr abbildete. Zudem gab es eine 3-dimensionale Darstellung der „weiterentwickelten Stadtstraße“, durch die sich die Besucherinnen und Besucher der Plattform ein unmittelbares Bild von den planerischen Überarbeitungen machen konnten. Beide Simulationen waren direkt über die Startseite der Online-Plattform abrufbar.

Daneben wurde auch die bestehenden „Häufigen Fragen und Antworten“ (FAQ) aktualisiert und überarbeitet. FAQs mit thematischen Bezügen zu den vergangenen Planungsvarianten des ersten Beteiligungsabschnitts (Frühjahr 2014) wurden dabei durch neue FAQs zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ ersetzt. Die häufig gestellten Fragen zum Beteiligungsverfahren selbst wurden lediglich leicht inhaltlich angepasst.

Schließlich umfasste die Aktualisierung der Informationen die Erweiterung der bestehenden Bibliothek mit neuen Fachdokumenten und Stellungnahmen.



[Aktuelle Meldungen](#)
[Newsletter](#)
[Regeln](#)
[Lob & Kritik](#)
[FAQ](#)
[Anmelden](#)
[Erstmalig anmelden](#)

[START](#)
[FRAGEN UND ANTWORTEN](#)
[INFORMATIONEN](#)
[BIBLIOTHEK](#)

Stadtstraße lang – Wie geht es weiter?



Fragen Sie nach!

5. Bürgerforum im Pfalzbau am 9. Februar 2015, 18.30 Uhr

City West - Stadtstraße lang: Bürgerbeteiligung gestartet

Das fünfte Bürgerforum "City West - Stadtstraße lang: Fragen Sie nach!" ist am Montag, den 09. Februar gestartet. [Mehr erfahren](#)

In der zweiten Beteiligungsphase wird die Stadt Ludwigshafen am 9. Februar 2015 den aktuellen Planungsstand zur "weiterentwickelten Stadtstraße" auf den Bürgerforum im Pfalzbau vorstellen. Bürgerinnen und Bürger können vor Ort und online ihre Fragen dazu einbringen. Am 23. März wird dann der Stadtrat über das weitere planerische Vorgehen entscheiden.

Bleiben Sie auf dem Laufenden und abonnieren Sie unseren Newsletter zu „Ludwigshafen diskutiert“

E-Mail *

[Abonnieren](#)



Computerdarstellung der weiterentwickelten Stadtstraße



Weiterentwickelte Stadtstraße

Alle wichtigen Fragen zum Verfahren und den Planungen sind übersichtlich zusammengestellt

Abbildung 2: Startseite der aktualisierten Online-Plattform Startseite der aktualisierten Online-Plattform

DIE „WEITERENTWICKELTE STADTSTRASSE“



[Weiterlesen](#)

City West - Stadtstraße lang – Wie geht es weiter?: Die "weiterentwickelte Stadtstraße"



Die „weiterentwickelte Stadtstraße“ ist wie die „Stadtstraße lang“ eine mehrspurige, rund 860 Meter lange, ebenerdige Verkehrsverbindung zwischen der Lorientallee im Westen und der Kurt-Schumacher-Brücke im Osten.

Um die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer deutlich zu verbessern und um die Belastungen während den Bauzeiten zu verringern, schlagen die Ingenieure wesentliche Veränderungen am so genannten Nordbrückenkopf vor, also der Verbindung zwischen der Stadtstraße und der Kurt-Schumacher-Brücke. Durch den Abriss des Würfel-Bunkers eröffnen sich vielfältige Möglichkeiten. So entfällt die kritisierte enge Kurve, Verkehrsfluss und Verkehrsqualität werden verbessert, Fuß- und Radwege werden durchgängig und barrierefrei; für die Gäste des ÖPNV steigt der Komfort durch neue Haltestellen und bessere Verknüpfungen.

Weiterentwickelte Stadtstraße



Einmündung Bürgermeister-Grünweg-Straße

Abbildung 3: Videos zum Planungsstand und zum Verkehrsfluss im aktualisierten Informationsbereich

Bereich Beteiligung:

Neben dem Informationsbereich wurde auch der Beteiligungsbereich der Plattform überarbeitet. Abgeleitet von der Zielsetzung des Beteiligungsprozesses wurde der hier im vergangenen Verfahren genutzte Diskussionsbereich durch ein Frage-Antwort-Forum ersetzt. Analog zu den Vor-Ort-Veranstaltungen konnten Bürgerinnen und Bürger hier unter „Frage beantworten“ ihre Fragen zum Planungsentwurf einstellen und bekamen an selber Stelle Antworten von der Stadtverwaltung. Zudem war es möglich die eingegangenen Fragen zu bewerten und zu kommentieren.

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Aktuelle Meldungen Newsletter Regeln Lob & Kritik FAQ Anmelden Erstmalig anmelden

START FRAGEN UND ANWORTEN INFORMATIONEN BIBLIOTHEK

Stadtstraße lang – Wie geht es weiter?

Startseite

IHRE FRAGEN, UNSERE ANWORTEN

Die Pläne zur „weiterentwickelte Stadtstraße“ liegt nun vor: Sie haben aber noch Fragen? An dieser Stelle haben Sie die Möglichkeit, diese Fragen zu stellen. Die Stadtverwaltung wird sie aufnehmen und hier beantworten. Transparent und sichtbar für jeden.

Welche Fragen haben Sie zu den aktuellen Planungen der „weiterentwickelten Stadtstraße“?

Egal ob Sie Fragen zu den Themen Verkehrsfluss, Fußgängerquerungen, Nachbarschaft, Umwelt oder Baukosten haben: Sie fragen, die Stadtverwaltung antwortet.

Die Eingabe ist auf 400 Zeichen begrenzt, es verbleiben: 400

Raumgefühl Entwicklungschancen Kosten Bauzeit Verkehr Nachbarn
Umwelt Sonstiges

Bitte geben Sie an, auf welches Thema sich Ihre Frage bezieht (verpflichtend).

142 Fragen
140 Beantwortte Fragen
Letzte Aktualisierung: 08:00

Alle Beliebt

Raumgefühl Entwicklungschancen Kosten Bauzeit Verkehr Nachbarn Umwelt
Sonstiges

Verkehr 0 0 0

(1/8): Die überarbeitete Planung begrüße ich im Wesentlichen und wurde von mir – was die Führung der Straßenbahn betrifft – in ähnlicher Weise auch schon bei der ersten Bürgerbeteiligung angeregt.

marcus.mandl, 25. Februar 2015 - 14:56

Beantwortet

Verkehr 0 0 0

(2/8): Die Einfädung der Straßenbahngleise in die Stadtstraße könnte unterirdisch erfolgen. Nördlich der Haltestelle "Rathaus" sollen die Gleise die Stadtstraße ja ohnehin unterqueren. Es müsste dann lediglich eine Kurve in Richtung Westen gebaut werden.

marcus.mandl, 25. Februar 2015 - 14:56

Beantwortet

Verkehr 0 0 0

(4/8): 2. Damit wäre der Verkehr auf der Stadtstraße in keiner Weise beeinträchtigt. Lediglich der Querverkehr wäre betroffen. Dieser ist aber ohnehin schon durch den (Gegen-)Verkehr entlang der Stadtstraße beeinträchtigt, sodass hier m.E. keine wesentliche Verschlechterung zu befürchten ist.

marcus.mandl, 25. Februar 2015 - 14:53

Beantwortet

Abbildung 4: Frage-Antwort-Forum auf der Online-Plattform zur zweiten Beteiligungsabschnitt.

Stadtstraße lang – Wie geht es weiter?

Startseite :: Fragen und Antworten

Verkehr

0

2

Wie sieht es in der Bauphase mit dem S-Bahn-Halt Mundenheim aus? Wird der Halt dann endlich regelmäßig bedient, oder weiterhin nur 2x die Stunde - innerhalb von 10 min.!!! Der Bhf. Mundenh. ist neu ausgebaut u. die ideale Verbindung zwischen Berliner-Platz, Mannheim oder Heidelberg, wenn man morgens nicht mit dem Linienbus im totalen Verkehrs-Rückstau sitzen muss und den Stau nicht umgehen kann.

Gast, 19. Februar 2015 - 10:29

Beantwortet

Antwort der Verwaltung:
 Sehr geehrter Gast,

für die Fahrplangestaltung und die daraus folgenden Ausschreibungen ist der ZSPNV (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr) zuständig, ein Zusammenschluss der Städte und Landkreise im südlichen Rheinland-Pfalz. Dieser hat die Betriebsleistungen für die bisherigen S-Bahn-Strecken und die BASF-Züge kürzlich nach einer Ausschreibung vergeben. Die Vertragslaufzeit beträgt 17 Jahre, beginnend ab Dezember 2016.

Das Betriebsprogramm, das dem neuen Vertrag zugrunde liegt, sieht lediglich in den Nachmittagsstunden drei zusätzliche Halte der S1 / S2 (Mannheim – Kaiserslautern) in jeder Richtung in Mundenheim und Rheingönheim vor. Im Übrigen wird sich keine Änderung gegenüber dem bisherigen Fahrplan ergeben. Diese drei zusätzlichen Halte pro Richtung wird es voraussichtlich noch nicht ab Dezember 2016, sondern wegen vsl. noch bis 2019 laufender Bauarbeiten auf der Strecke Schifferstadt – Neustadt erst zu einem späteren Zeitpunkt geben.

Vor diesem Hintergrund sind die Chancen gering, für die Bauzeit zusätzliche Halte einzurichten. Gleichwohl wird sich die Stadt darum bemühen und zu gegebener Zeit Gespräche führen. Auch vor dem Hintergrund der Arbeiten an der Hochstraße wurden die Kapazitäten der Züge im Streckennetz erhöht, d.h. im Berufsverkehr werden die S-Bahnen häufiger als heute in "Zweier- und Dreier-Traktion" fahren.

Ihre Stadtverwaltung

Kommentare

Gast, 22. Februar 2015 - 22:31

Die Stadtverwaltung vernachlässigt hiermit die Möglichkeiten, die die S-Bahn bietet. Gleiches gilt für die künftige S-Bahn aus Mainz, die in den Planungen der Stadt nachrangig ist, weil die Stadtverwaltung nur innerhalb ihrer Grenzen denkt, d.h. an die RNV-Linien, die stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsmittel jedoch außer Acht lässt. Auf den künftigen S-Bahn-Haltpunkt Wird in Oggersheim praktisch nicht hingewiesen, weder in den Medien, noch in den RNV-Verkehrsmitteln, noch als Wegweiser im Ort.

Gast, 22. Februar 2015 - 22:31

Die Stadtverwaltung vernachlässigt hiermit die Möglichkeiten, die die S-Bahn bietet. Gleiches gilt für die künftige S-Bahn aus Mainz, die in den Planungen der Stadt nachrangig ist, weil die Stadtverwaltung nur innerhalb ihrer Grenzen denkt, d.h. an die RNV-Linien, die stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsmittel jedoch außer Acht lässt. Auf den künftigen S-Bahn-Haltpunkt Wird in Oggersheim praktisch nicht hingewiesen, weder in den Medien, noch in den RNV-Verkehrsmitteln, noch als Wegweiser im Ort.

Neuen Kommentar schreiben

Absenden

Abbildung 5: Detailansicht einer Frage und die zugehörige Antwort der Verwaltung inkl. Nutzerkommentare.

Moderation und Redaktion

Ein Moderationsteam der Agentur Zebralog, die die Stadt Ludwigshafen bei der Konzeption und Durchführung des Beteiligungsangebots unterstützt, begleitete die Onlinebeteiligung. Die Moderation hatte den Auftrag, als inhaltlich neutraler Akteur eine konstruktive Nutzung des Frage-Antwort-Forums zu ermöglichen. Zu den Aufgaben der Moderation zählten unter anderem:

- auf die Einhaltung der Regeln des Online-Dialogs zu achten und ggf. durch Moderationsbeiträge einzugreifen und auf Spielregeln zu verweisen, wenn etwa in Kommentaren andere Teilnehmende oder Gruppierungen angegriffen wurden
- das Forum „Lob und Kritik“ durch Beantwortung von Fragen und Beiträgen zum Beteiligungsangebot und der Plattform zu betreuen
- bei Problemen mit der Plattform (zum Beispiel bei der Registrierung) Hilfestellung zu geben
- Fragen zum Verfahren zu beantworten
- sonstige Anfragen (E-Mails an die Moderation) zu beantworten
- aktuelle Meldungen und Informationen auf der Plattform einzustellen (z.B. über den Stand und Verlauf des Verfahrens)

Die Regeln für die Nutzung des Frage-Antwort-Forums wurden auf der Website wie schon 2014 veröffentlicht; bei allen Beteiligungsmöglichkeiten wurde auf sie verwiesen. Die Teilnehmenden wurden auf die Besonderheiten schriftlicher Kommunikation aufmerksam gemacht und gebeten, die Anonymität des Mediums verantwortungsvoll zu nutzen.

Im Bereich „Lob und Kritik“ konnten alle Teilnehmenden ihre Hinweise und Rückmeldungen zu den Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten geben und verfahrensbezogene Fragen stellen. Diese wurden dann von der Moderation beantwortet.

Die redaktionelle Betreuung wurde durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Ludwigshafen übernommen: Alle eingehenden Bürgerfragen wurden durch das stadtinterne Redaktionsteam koordiniert und beantwortet.

Vor Ort

Fünftes Bürgerforum |

Typ: Informationsveranstaltung und Ausstellung mit Fachbetreuung

Im Zuge des bereits vorausgegangenen Beteiligungsabschnitts hat sich das Bürgerforum im Pfalzbau als zentrales und gut besuchtes öffentliches Informations- und Beteiligungsformat etabliert.

An dieser Tradition anknüpfend bildete das fünfte Bürgerforum im Anschluss an eine Sitzung des Stadtrates am 09. Februar 2015 (18:00 bis 21:45) im Pfalzbau in Lud-

wigshafen den Startschuss für den zweiten Beteiligungsabschnitt. An diesem Termin wurde der Öffentlichkeit erstmals die „weiterentwickelte Stadtstraße“ vorgestellt. Zum gleichen Zeitpunkt wurden auf der Online-Plattform die aktualisierten Informationen und das dazu gehörige Frage-Antwort-Forum freigeschaltet.

Ziel der Veranstaltung war es, die Bürgerinnen und Bürger umfassend über die „weiterentwickelte Stadtstraße“ entlang der bekannten Blickwinkel zu informieren und dabei aufkommende Fragen zu beantworten. Im Fokus stand dabei die Erklärung und Präsentation der planerischen Weiterentwicklungen vor dem Hintergrund des 10-Punkte-Katalogs des Stadtrates.

Nach einem kurzen Rückblick auf das vergangene Verfahren, die sich anschließenden Überarbeitungsprozesse der Vorzugsvarianten sowie einer Einordnung der nun vorliegenden Weiterentwicklung durch die Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse und die Beigeordneten Dieter Feid (Dezernent für Finanzen, Ordnung und Bürgerdienste) und Klaus Dillinger (Dezernent für Bau, Umwelt und Verkehr) wurden mittels eines ausführlichen Folienvortrags die „weiterentwickelte Stadtstraße“ und ihre zentralen Änderungen von Johannes Lorch (Ingenieurgemeinschaft B44) präsentiert.



Abbildung 6: Besucherinnen und Besucher beim fünften Bürgerforum zur „weiterentwickelten Stadtstraße“.



Abbildung 7: Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse und die Beigeordneten Klaus Dillinger und Dieter Feid informierten über den aktuellen Planungsstand.

In Ergänzung zu dieser Vortragspräsentation war im Foyer des Pfalzbaus die Ausstellung „Stadtstraße lang – Wie geht es weiter?“ aufgebaut. Nach Beendigung des Vortrags hatten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger dann die Gelegenheit, ihre Fragen an die anwesenden rund 20 Planerinnen und Planer sowie Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Ingenieurbüros zu stellen. Die Moderatorinnen und Moderatoren der Agentur ZebraLog unterstützten die Bürgerinnen und Bürger bei der Kontaktaufnahme zu geeigneten Ansprechpartnern bzw. bei der Niederschrift offener Fragen. Die von den Gästen während der Veranstaltung so schriftlich festgehaltenen Fragen wurden im Nachgang im Frage-Antwort-Forum der Online-Plattform eingestellt und dort von der Stadtverwaltung Ludwigshafen beantwortet. Zudem konnten Sie hier von anderen Nutzern kommentiert werden.



Abbildung 8: Planerinnen und Planer beantworteten die Fragen der Besucherinnen und Besucher zur vorliegenden Planung der Stadtstraße.



Abbildung 9: Informationsausstellung zur „weiterentwickelten Stadtstraße“.

Analog zu den vorherigen Bürgerforen gab es auch an diesem Abend die Möglichkeit, sich an Terminals mit der überarbeiteten Beteiligungsplattform vertraut zu machen und erste Fragen einzustellen. Zudem wurde für die weiterentwickelte Stadtstraße das Angebot einer computergestützten Echtzeitvisualisierung zur Verfügung gestellt. Auch die Verkehrssimulation wurde auf einem Bild in einer Dauerschleife präsentiert.

Das öffentliche Interesse an den erstmals vorgestellten „weiterentwickelten Stadtstraße“ war groß. Rund 400 Besucherinnen und Besucher kamen zum fünften Bürgerforum in den Pfalzbau und informierten sich über das bevorstehende Infrastrukturprojekt.



Abbildung 10: Bürgerinnen und Bürger informierten sich über per Computersimulation in Echtzeit.



Abbildung 11: Ludwighafenerinnen und Ludwighafener vor den Plakatwänden.

Informationssamstage im Info-Center der W.E.G.

Typ: Informationsveranstaltung und Ausstellung mit Fachbetreuung

Neben dem fünften Bürgerforum konnten sich die Ludwighafenerinnen und Ludwighafener an zwei Samstagen (14. und 21. Februar 2015) im Info-Center der W.E.G. zusätzlich über die Details der „weiterentwickelten Stadtstraße“ informieren. Auch hier waren Planerinnen und Planer der Stadtverwaltung anwesend, um Fragen der Besucherinnen und Besucher zum vorliegenden Planungsentwurf zu beantworten.



Abbildung 12: Besucherinnen und Besucher im Gespräch mit Planerinnen und Planern.



Abbildung 13: Besucherinnen und Besucher informieren sich während der Informationssamstage

Mitarbeiterinformation der Stadtverwaltung

Typ: Informationsveranstaltung

Analog zum ersten Abschnitt der Bürgerbeteiligung gab es auch in diesem Verfahren zwei Informationsveranstaltungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Ludwigshafen zur weiterentwickelten Stadtstraße. Am 12. Februar und 04. März 2015 informierte Beigeordneter Klaus Dillinger auf Einladung von Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse über den aktuellen Stand der Planung zur Stadtstraße, das laufende Beteiligungsverfahren sowie die weitere Zeitplanung des gesamten Projektes. Der Zuspruch der Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter war dabei hoch. Zur ersten Info-Veranstaltung kamen 187 zur zweiten 91 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



Abbildung 14: Beigeordneter Klaus Dillinger informierte die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den aktuellen Stand der Planungen.



Abbildung 15: Besucherinnen und Besucher der Mitarbeiterinformationen zur weiterentwickelten Stadtstraße.

Informationsausstellung im Rathaus

Typ: Informationsveranstaltung

Während des gesamten Beteiligungszeitraums war die Plakatausstellung des fünften Bürgerforums im Rathaus der Stadt zugänglich für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Vor-Ort konnten Sie sich, wie zur beim Bürgerforum, nochmals detailliert mit den Informationen zur weiterentwickelten Stadtstraße auseinandersetzen.

3.4. Kommunikation

Begleitet wurde das Beteiligungsverfahren durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit. In den Medien der Stadt sowie der Tochtergesellschaften wurde auf den Start des zweiten Beteiligungsabschnitts der Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen. Ferner gab es ausführliche Informationspakete für die lokalen Medien sowie eine Pressekonferenz am Tag der Stadtratssitzung und des Bürgerforums. Breit in der Öffentlichkeit beworben wurde das Beteiligungsverfahren durch großflächige Plakatierungen in der Innenstadt von Ludwigshafen im Vorfeld des fünften Bürgerforums. Insgesamt wurde die Veranstaltung auf 150 City Lights und 41 City Boards Werbeträgern im Stadtgebiet angekündigt. Zusätzlich wurde der Infolyer zum zweiten Abschnitt der Bürgerbeteiligung mit einer Auflage von 85.000 Stück haushaltsdeckend in Ludwigshafen verteilt. Diese breite Öffentlichkeitsarbeit wurde während des ganzen Verfahrens beibehalten, flankiert durch Medieninformationen, Mediengesprächen, Twitter-Nachrichten; Newsletter etc.



Abbildung 16: City-Light und Flyer zum zweiten Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung „City West – Stadtstraße lange: Wie geht es weiter?“

4. Die Inhalte der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Folgenden werden Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt und erläutert. Die Gliederung folgt der schon bekannten Aufbereitung der Themen nach Blickwinkeln: Es folgen die Unterkapitel „Bauzeiten“, „Entwicklungschancen“, „Kosten“, „Nachbarn“, „Raumgefühl“, „Umwelt“ und „Verkehr“. Zunächst werden jedoch ein kurzer Gesamtüberblick über die eingegangenen Fragen gegeben und einige kurze Anmerkungen zur Auswertung vorgestellt.

Insgesamt wurden im gesamten Beteiligungsverfahren 09. Februar bis zum 25. Februar 142 Fragen von Bürgerinnen und Bürger gestellt. 123 Fragen gingen dabei über das Frage-Antwort-Formular auf ludwigshafen-diskutiert.de ein und 19 Fragen wurden auf dem fünften Bürgerforum gesammelt.² 139 Fragen bezogen inhaltlich auf die „weiterentwickelte Stadtstraße“ und drei eingegangenen Fragen beinhalteten Rückfragen oder Anmerkungen zum Verfahren. Alle Fragen wurden durch die Stadtverwaltung bzw. die Moderation beantwortet.

Format	Zahl der Fragen (über alle Themenbereiche)
Online	123
Fünftes Bürgerforum	19
Gesamtzahl	142

Tabelle 1: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten

Analog zum vorherigen Auswertungsbericht³ sind folgenden Vorbemerkungen wichtig zum Verständnis und zur Einordnung der hier präsentierten Ergebnisse:

Auch das Verfahren des zweiten Abschnitts der Beteiligung ist ein freiwilliges, konsultatives (das heißt beratendes) Verfahren der Bürgerbeteiligung und es ist nicht repräsentativ. Vorrangiges Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung war der Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürger und Planerinnen und Planern und die breite Information zur „weiterentwickelten Stadtstraße“.

Zur Methodik der Auswertung

Die Auswertung der Hinweise und Kommentare erfolgte auf Basis einer strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse. Diese Methode ist gut geeignet für die systema-

² Thematisch gleiche Fragen wurden dabei zusammengefasst und auf die Plattform gestellt.

³ Auswertungsbericht zum Beteiligungsverfahren aus dem Frühjahr 2014.

tische, regelgeleitete Strukturierung und Zusammenfassung großer Textmengen. Kern der Auswertung ist die Vergabe von inhaltlichen Kategorien für jeden eingegangenen Beitrag (Fragen). Dazu wurden die bekannten Blickwinkel mit detaillierteren Schlagworten unterlegt, anhand derer die eingegangenen Fragen den einzelnen Blickwinkeln zugeordnet werden konnten. Dieser Schlagwortekatalog wurde im Rahmen eines Pretests am Datenmaterial erprobt und anschließend verfeinert und erweitert. Anschließend folgte die genaue und vollständige Verschlagwortung aller 123 eingegangenen Fragen. Dabei konnte es sein, dass die bei Angabe einer Frage durch den Nutzer erfolgte Zuordnung zu den Blickwinkeln korrigiert wurde.

Auf Grundlage der so gewonnenen Zuordnungen der Fragen war es möglich, Themenschwerpunkte zwischen den Blickwinkeln bzw. innerhalb einzelner Blickwinkel sichtbar zu machen. Die genauere Untersuchung des Themenspektrums von Fragen innerhalb eines Blickwinkels wurde jedoch nur bei ausgewählten Blickwinkeln vorgenommen.

Nicht alle Fragen konnten aufgrund ihrer thematischen Breite ausschließlich einem Blickwinkel bzw. Schlagwort zugeordnet werden. Folglich war es notwendig, einzelne Fragen mehreren Blickwinkeln und Schlagworten zuzuweisen (Mehrfachcodierung). Dies führt dazu, dass die im Folgenden ausgewiesenen Statistiken über unterschiedliche Grundgesamtheiten (N) verfügen. Aus analytischer Perspektive können jedoch durch diese Mehrfachzuweisung spezifischere Aussagen über Themenschwerpunkte getätigt werden.

Abschließend ist noch auf den Charakter vieler Fragen einzugehen. Demnach wurden konkret Fragestellungen seitens der Bürgerinnen und Bürger oftmals zusätzlich mit Hinweisen und Vorschlägen zur bestehenden Planung versehen. Die eingegangenen Fragen haben somit auch eine breitere inhaltliche Qualität, auf die insbesondere mit der Analyse der Themenschwerpunkte innerhalb der Blickwinkel in dieser Auswertung eingegangen wurde.

Die Präsentation der Ergebnisse in den nun folgenden Abschnitten beginnt zunächst als Einstieg mit der thematischen Gesamtübersicht aller eingegangenen Fragen. Anschließend werden die einzelnen Blickwinkel nacheinander genauer betrachtet. Hier erfolgt die Darstellung nach dem jeweils gleichen Muster:

- Kurzvorstellung der einzelnen Blickwinkel
- Zusammenfassung: Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?
- Wie viele Beiträge gab es zu den einzelnen Blickwinkeln?
- Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

Zusätzlich bei den Blickwinkeln „Entwicklungschancen“, „Kosten“, „Nachbarn“ und „Verkehr“:

- Welche Themenschwerpunkte gab es?

4.1. Blickwinkel – Gesamtübersicht

Die Gesamtübersicht aller Fragen, die während des Beteiligungszeitraumes sowohl über die Online-Plattform als auch auf dem Bürgerforum eingegangen sind, verdeutlicht, dass sich ein Schwerpunkt bei den Blickwinkeln „Verkehr“, „Nachbarn“ und „Entwicklungschancen“ liegt. Insbesondere beim dem Blickwinkel „Verkehr“ wurden die meisten Fragen gestellt – vergleiche Abbildung 17:

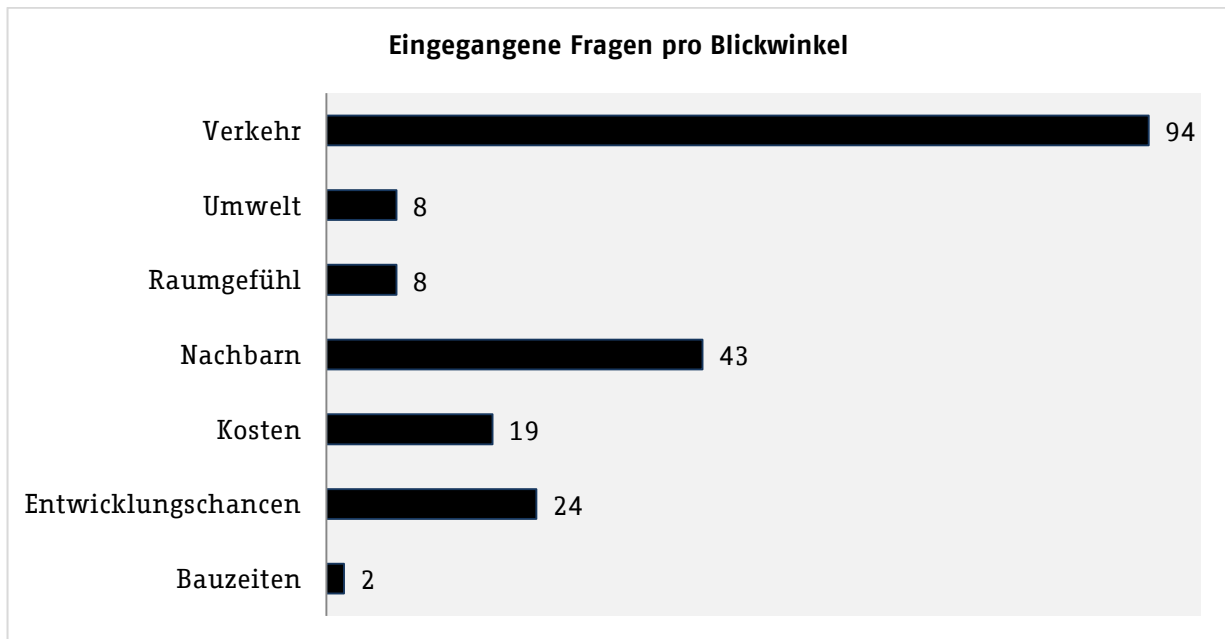


Abbildung 17: Eingegangene inhaltliche Fragen sortiert nach Blickwinkel. (N=198, Mehrfachcodierung).

Der Schwerpunkt beim Blickwinkel „Verkehr“ setzt den Eindruck der vergangenen Öffentlichkeitsbeteiligung fort. Damals wurde unter anderem das Verkehrsfluss, ÖPNV und Kreuzungen im Hinblick auf die Vorzugsvariante diskutiert wurden.

Die obige Verteilung der eingegangenen Fragen unterstreicht, dass es aufgrund der hohen Zuordnungszahlen notwendig und sinnvoll ist in den Blickwinkeln „Entwicklungschancen“, „Nachbarn“, „Kosten“ und Verkehr“ eine genauere thematische Aufschlüsselung vorzunehmen. Im den folgenden Abschnitten werden deshalb zu diesen Blickwinkeln Informationen über die genaue thematische Zusammensetzung der dort zugeordneten Fragen ausgewiesen.



4.2. Bauzeiten

Bevor die weiterentwickelte Stadtstraße gebaut wird, muss die bestehende Hochstraße abgerissen werden. Über die gesamte Länge der Bauzeit bedeutet das, eine Beeinträchtigungen für die Anliegerinnen und Anlieger sowie die Berufspendlerinnen und -pendler. Ein möglichst flüssiger Bauverlauf mit maximaler Entlastung der Betroffenen ist somit von zentralem Interesse. Im Zuge der Weiterentwicklung der Stadtstraße mussten diese Rahmenbedingen berücksichtigen.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Im Zuge der planerischen Weiterentwicklung der Stadtstraße konnten die Verkehrsqualität und der Verkehrsfluss für die Bauzeit insgesamt verbessert werden. Das Neukonzept sieht nun durchgehende Fuß- und Radwege und Barrierefreiheit durch Absenkung der Rampen vor.

Entsprechend der ursprünglichen Berechnung bleibt es bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ bei einer Bauzeit von 7,75 Jahren. Durch Parallelarbeiten an der nördlichen Mall des Rathaus-Centers und den anderen Bauabläufen konnte jedoch eine Verkürzung der Phase mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen von 5 auf 4,5 Jahren erzielt werden. Die Verlegung der Gleise der Stadtbahnlinien 7 und 8 ermöglicht einen fast ununterbrochenen Bahnverkehr während der Bauzeit. Kurze Beeinträchtigungen wird es lediglich während des Anschlusses der alten an die neuen Gleise geben. Eine Umleitung ist für die Linie 6 notwendig, sie wird für dreieinhalb Jahre über die Konrad-Adenauer-Brücke und die Berliner Straße fahren.

Welche Änderungen birgt das Neukonzept? Durch den Abriss des Bunkers und Verlegung der Rheinuferstraße können dank der somit frei werdenden Fläche die Bauabläufe optimiert und die Belastungen für Anwohner verringert werden. Neuerungen sind ebenfalls die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Rathaus an die oberirdische Ostseite direkt an den dort neu entstehenden Umsteigeknotenpunkt.

Neuerungen bei der Bauzeit auf einen Blick:

- Verkürzung der Phase mit starken Beeinträchtigungen von fünf auf viereinhalb Jahre
- Verbesserung von Verkehrsqualität und Verkehrsfluss

- Optimierte Bauabläufe und geringere Anwohnerbelastung durch Abriss des Bunkers und Verlegung der Rheinuferstraße
- Fast ununterbrochener Betrieb der Stadtbahnlinien 7 und 8
- Umleitung der Stadtbahnlinie 6 für dreieinhalb Jahre
- Kompakterer Bauverlauf durch Teilabriss der nördlichen Mall des Rathaus-Centers parallel zu den übrigen Baumaßnahmen.

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Wenn derzeit schon Abfahrten für den Verkehr gesperrt sind, warum denkt man nicht darüber nach, diese bereits jetzt abzureißen? Das würde die spätere Bauzeit doch auch verringern...“

”

„Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen und gibt es Fahrradwege zu Rheingalerie und Hemshofcenter?“



4.3. Entwicklungschancen

Raum für neue Stadtideen? Im Zuge Planungen für die Stadtstraße spielte eine Rolle, wie der städtische Raum im Umfeld der Stadtstraße neu gestaltet und vor allem genutzt werden kann. Entscheidend dabei war, ob das entstehende Umfeld attraktive Flächen für mögliche Investoren bietet. Eine effiziente Nutzung des städtischen Raums im Umfeld der Stadtstraße und die Schaffung von Wohn- und Büroflächen zählte zu wichtigen Punkten bei der Weiterentwicklung der „Stadtstraße lang“.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Im Rahmen weiterentwickelten Planungen zur Stadtstraße lang wird an der ebenerdigen Straßenführung mit breiten Fahrwegen und Seitenbereichen mit Baumreihen festgehalten. Dadurch wird die Attraktivität der angrenzenden Flächen für Investoren zusätzlich gesteigert. Dank der Veränderungen am Nordbrückenkopf und der Reduzierung der Rampen können östlich der Dessauer Straße zusammenhängende Flächen gewonnen werden. Neben Wohn- und Arbeitsquartieren in Innenstadt Nähe bietet dank der Verlegung der Straßenbahngleise auch der Bereich um das Rathaus-Center Potential. Während der Bauzeit ist hier Raum für Parkplätze, im weiteren Verlauf kann ein Parkhaus entstehen. Auch das Rathaus-Center selbst ist zukünftig für den Einzelhandel nutzbar. Stadträumliche Verbesserungen und eine höhere Aufenthaltsqualität soll durch Schaffung von Grünflächen im Bereich um den zentralen Rathaus- und Ludwigsplatzes erzielt werden.

Veränderungen der Entwicklungschancen auf einen Blick:

- Bauflächengewinn östlich der Dessauer Straße durch Veränderungen an Nordbrückenkopf und Reduzierung der Auf- und Abfahrtsrampen
- Flächengewinn am Rathaus-Center durch Verlegung der Gleise für Parkplätze oder ein Parkhaus
- Potentielle Nutzung des Rathaus-Centers für den Einzelhandel
- Stadträumliche Verbesserungen und höhere Aufenthaltsqualität durch Schaffung von Grünflächen

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Mit wieviel neu entstehender Gewerbefläche kann man rechnen? Haben diese neuen Gewerbeflächen Einfluss auf die gesamt-städtische Planung von Gewerbegebieten etwa in der Weise, das man Frei- und Grünflächen nicht in Gewerbegebiete umwandeln muss?“

”

„Wie viele Menschen können in den Entwicklungsflächen der weiterentwickelten Stadtstraße leben und arbeiten?“

Welche Themenschwerpunkte gab es in den Fragen?

Die meisten Fragen der Bürgerinnen und Bürger zu diesem Blickwinkel drehten sich um die zukünftige Entwicklung der neuen Flächen, die entlang der neuen Stadtstraße entstehen werden. Fragen dieses Bereichs beschäftigten sich etwa damit, wer für die strukturierte Entwicklung dieser Flächen verantwortlich ist und ob es in diesem Bereich schon ein einheitliches Entwicklungskonzept gibt. Da die Bebauung dieser Fläche auch ein Baustein des Schallschutzkonzeptes ist, wurde genauer nachgefragt, wie genau man erreichen will, dass entsprechend hohe Gebäude auch auf diesen Flächen gebaut werden, um den Schallschutz der nachgelagerten Häuser zu gewährleisten.

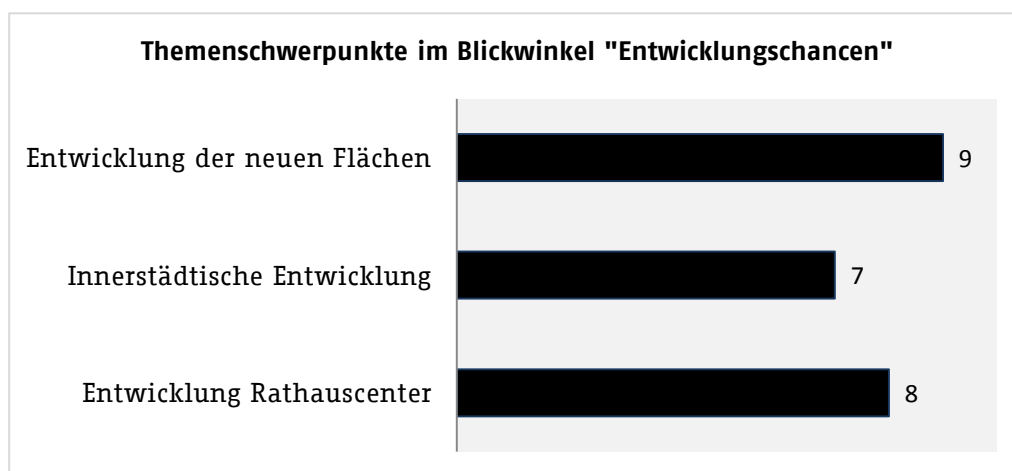


Abbildung 18: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Entwicklungschancen“ (N=24).

In etwa gleich viele Fragen konnten den Themenbereichen „Entwicklung Rathaus-Center“ und „Innerstädtische Entwicklung“ zugeordnet werden. Beim Themenkomplex bzgl. des Rathaus-Centers, stellen die Bürgerinnen und Bürger unter anderem Fragen zu den Auswirkungen der Baumaßnahmen und Planungen auf dortige Kundenströme. Außerdem machten viele Bürgerinnen und Bürger auf die Grundlage der vorliegenden Planungen genaue Vorschläge dazu, wie die Anbindung des Rathaus-Centers an den ÖPNV verbessert werden könnte und welche weiteren Entwicklungsmöglichkeiten für das Rathaus-Center denkbar wären.

Im Themenbereich „Innerstädtische Entwicklung“ konzentrierten sich die Bürgerfragen auf die generellen Auswirkungen der Stadtstraße auf die Innenstadt, sowohl während als auch nach der Bauphase. Hier spielten Themen, wie die Neugestaltung der Zugänge der Innenstadt zum Rhein, die Barrierewirkung der Stadtstraße oder die Auswirkungen auf den Einzelhandel der Innenstadt eine Rolle.



4.4. Kosten

Die Kosten der Stadtstraße setzen sich zusammen aus den Kosten für den Abriss der bestehenden Hochstraße und für den Bau der neuen Straße. Hinzu kommen Kosten, die für die jährliche Instandhaltung eingeplant werden müssen. Außerdem entstehen Kosten durch die Anpassung an das bestehende Straßennetz. Auch die Weiterentwicklung der Stadtstraße musste im Hinblick auf die Kostenpunkte spezifischer durchdacht werden.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Die veränderten Anforderungen an die Stadtstraße und das Ziel einer nachhaltigen Baulösung machten eine Kostenanpassung erforderlich. Diese ergeben sich unter anderem aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung, wie der Wunsch nach einer ununterbrochenen Nutzung der Stadtbahnlinien 7 und 8 und einer vereinfachten Verkehrsführung. Die hierfür erforderliche Verlagerung der Gleise und der Abriss des Würfel-Bunkers erhöhen die ursprünglich veranschlagte Bausumme von 267 Millionen Euro auf 280 Millionen Euro. Weitere Kostenpunkte zur Verbesserung der Infrastruktur bedingen sich durch die Verlegung der Rheinuferstraße und die Anpassung der Abfahrtsrampe der Straßenbahn.

Mit der „weiterentwickelten Stadtstraße“ wird die zwischenzeitlich favorisierte Übergangsvariante mit Nutzung des zurzeit stillgelegten C-Tunnels (zwischen Hauptbahnhof bzw. Rathaus und BASF) für den Straßenbahnverkehr wieder verworfen. Die Tunnelanierung hätte die Baukosten auf 275 Millionen Euro steigen lassen. Jedoch stünden die Kosten einer solchen Zwischenlösung in keinem Verhältnis zu der nun zwar teureren, jedoch nachhaltigeren Variante der „weiterentwickelten Stadtstraße“. Diese Dauerlösung sieht nun einen oberirdischen ÖPNV Knotenpunkt an der Ostseite des Rathauses vor, an dem Straßenbahnen, wie die neu verlegten Linien 6, 7, und 8, Busse und Taxis zusammentreffen.

Die Unterhaltungskosten für die „weiterentwickelte Stadtstraße“ bleiben konstant zu „Stadtstraße lang“ bei 1,1 Millionen Euro im Jahr. Mit elf Millionen Euro bewegen sich auch die Erschließungskosten für Zubringer und andere städtebauliche Erschließungen auf gleichem Kostenniveau wie bei der Ursprungsvariante.

Kostenanpassungen auf einen Blick:

- Erhöhung der Kosten von 267 Millionen Euro auf 280 Millionen Euro wegen:
- Verlegung der Stadtbahnlinien 7 und 8 für eine beinahe uneingeschränkte Nutzung
- Oberirdische Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Rathaus an die Ostseite und Errichtung eines benutzerfreundlichen ÖPNV-Knotenpunkts
- Abriss des Würfelbunkers für eine übersichtliche Verkehrsführung
- Verlegung der Rheinuferstraße und Verbesserungen der Straßenbahnrampe für eine verbesserte Infrastruktur

Welche Themenschwerpunkte gab es?

Im Blickwinkel Kosten wurden von Bürgerinnen und Bürger schwerpunktmäßig Fragen zu den anfallenden Baukosten der weiterentwickelten Stadtstraße gestellt. Dabei wurden sowohl die allgemeinen Kostenanpassungen als auch die Baukosten von Einzelmaßnahmen der Stadtstraße angesprochen.

Fragen zur den Instandhaltungs- und Betriebskosten fokussierten sich zumeist auf die anfallenden Kosten bei Wiederinbetriebnahme des C-Tunnels bzw. auf die anschließend entstehenden Unterhaltungskosten. Zwei Fragen bezogen sich auf das Thema Entschädigungen, für Gebäude in unmittelbarer Nähe zur geplanten Stadtstraße.

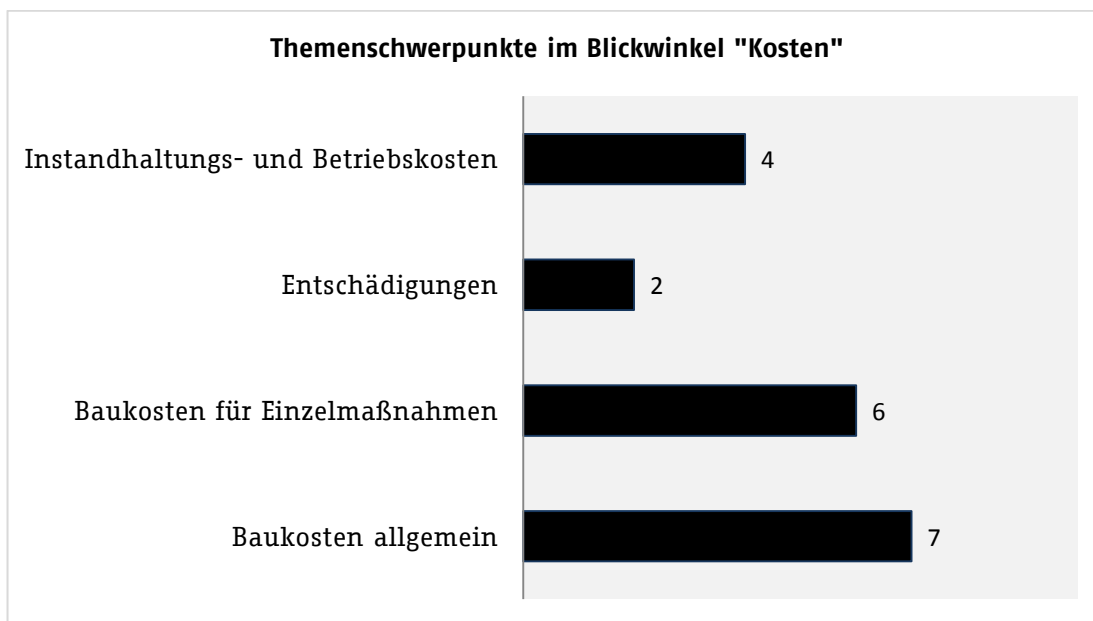


Abbildung 19: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Kosten“ (N=19).

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Wie hoch wären die Kosten für eine vollständige Schließung/Zuschüttung des U-Bahn-Tunnels (C-Ebene) zwischen Hemshofstraße und Hauptbahnhof?“

”

„Sehr geehrte Damen und Herren, ich bitte um Beantwortung folgender Frage: Warum sinken die Instandhaltungskosten in der neuen Variante insgesamt nicht, obwohl weniger Bauwerke zu erhalten sind? Vielen Dank im Voraus und herzliche Grüße“



4.5. Nachbarn

Auch die Weiterentwicklung der Stadtstraße musste vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere erfolgen. Trotz des umfangreichen Eingriffs in die Stadt- und Verkehrsstruktur sollen die Baumaßnahmen allen Betroffenen einen mittelfristigen Nutzen bringen. Abriss- und Baumaßnahmen werden sich sowohl für die dort lebende als auch arbeitende Bevölkerung mit Lärm, Staub und Erschütterungen bemerkbar machen. Trotzdem kann das Bauvorhaben nach Fertigstellung Vorteile nach sich ziehen. Eine bessere Anbindung und vielfältigere Einkaufsmöglichkeiten bergen das Potential einer Aufwertung der Quartiere.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Wie auch bei der Variante „Stadtstraße lang“ ermöglicht auch die „weiterentwickelte Stadtstraße“ eine direkte Verkehrsverbindung in die Gebiete Mitte und Nord/Hemsdorf. Fußgänger und Radfahrer profitieren dank verbesserter Wegführungen und Ampelschaltungen zusätzlich von der weiterentwickelten Variante. Eine Untertunnelung der Stadtstraße für Fußgänger ist auf Grund des unterirdischen BASF-Gleises nach wie vor nicht möglich.

Unverändert bleibt die Chance, Baulücken zu schließen und neuen Wohn- und Gewerberaum sowie Parkflächen zu schaffen. Auch die Umweltbelastungen bleiben unterhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte.

Verbesserungspotential birgt die „weiterentwickelte Stadtstraße“ im Bereich der Verkehrsbelastung der Anlieger Dessauer Straße da sich der Abstand zwischen Gebäuden und Straße vergrößert. Im West- und Mittelteil ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen.

Auch zukünftig kann sich für angrenzende Stadtgebiete zusätzliches Entwicklungspotential ergeben. So soll in einem weiteren Schritt ein Nahversorgungskonzept erarbeitet werden in dem das Rathaus-Center einen zentralen Raum des Angebots einnehmen würde.

Änderungen beim Blickwinkel „Nachbarn“:

- Verbesserte Wegführung und Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer

- Geringere Verkehrsbelastung der Anwohner in der Dessauer Straße durch Abrücken der Straße von den Gebäuden
- Schaffung von Parkplätzen im Bereich Dessauer Straße und folglich Verbesserung der Parksituation in Hemshof durch Veränderungen am Nordbrückenkopf

Welche Themenschwerpunkte gab es?

Im Rahmen des Blickwinkels „Nachbarn“ bildet sich ein klarer Themenschwerpunkt in der Kategorie „Innerstädtische und regionale Vernetzung“ heraus. Fragen dieser Kategorie bezogen sich auf potentielle Barrierewirkung der geplanten Stadtstraße. Fragen ergaben sich seitens der Bürgerschaft unter anderem im Hinblick auf die Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, um eine starke Anbindungen des Hemshofs an die Innenstadt zu erreichen. Besonders in diesem Themenbereich wurden neben Fragen auch konkrete Hinweise gegeben wie durch Anpassungen im ÖPNV-Netz und der Trassenführungen von Stadtbahnen die Region und die Innenstadt selbst besser vernetzt werden könnte.

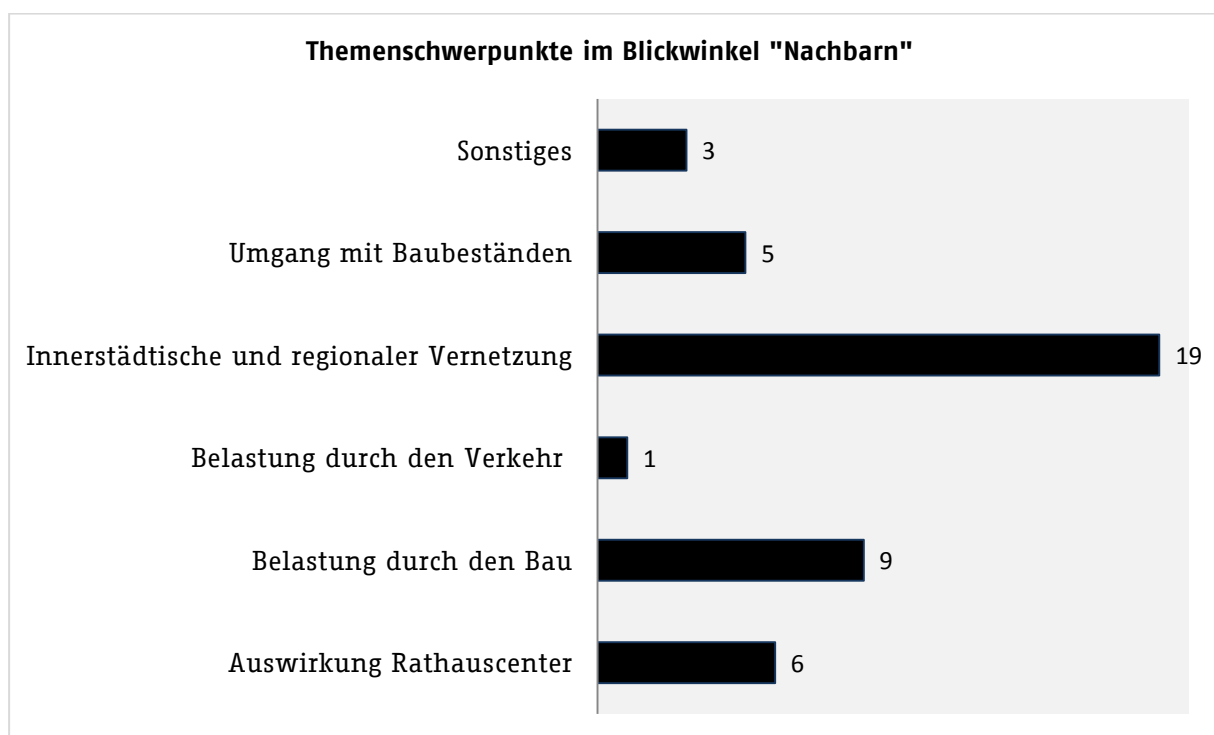


Abbildung 20: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Nachbarn“ (N=43).

Eine weitere große Rolle spielten bei den Bürgerinnen und Bürgern Fragen zu etwaigen Belastungen für die Nachbarschaft der Stadtstraße durch die anstehenden Baumaßnahmen bzw. durch das Verkehrsaufkommen auf der neuen Stadtstraße. Konkret wurde danach gefragt, über welche Wege etwa Bauschutt abtransportiert werden wird und wie lange bestimmte Abschnitte während der Bauphase gesperrt sein wer-

den. Zu vielen dieser Themen wurden neben Fragen auch hier konkrete Hinweise und Lösungsvorschläge von den Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafenern eingebracht. Zur verkehrlichen Entlastung der Stadtstraße während der Bauphase wurde etwa mehrfach vorgeschlagen einen weitere Rheinquerung zu errichten, über die der Verkehr umgeleitet werden kann.

Analog zu den Entwicklungschancen spielte war auch im Blickwinkel „Nachbarn“ das Rathaus-Center eine relevantes Fragenthema. Insbesondere wurde hier erfragt, ob es bereits genaue Pläne zur parallelen Neugestaltung des Rathaus-Centers gibt oder was mit dortigen Parkdecks passieren wird.

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Wie sieht es in der Bauphase mit dem S-Bahn-Halt Mundenheim aus? Wird der Halt dann endlich regelmäßig bedient, oder weiterhin nur 2x die Stunde - innerhalb von 10 min.!!! Der Bhf. Mundenh. ist neu ausgebaut u. die ideale Verbindung zwischen Berliner-Platz, Mannheim oder Heidelberg, wenn man morgens nicht mit dem Linienbus im totalen Verkehrs-Rückstau sitzen muss und den Stau nicht umgehen kann.“

”

„Wie lange bleibt die Kurt-Schumacher-Brücke voraussichtlich gesperrt und wie sieht das Umgehungskonzept aus?“



4.6. Raumgefühl

Die Ausgestaltung von öffentlichen Straßen und Plätzen wirkt unmittelbar auf alle, die sie benutzen und betrachten. Wer über Plätze und durch Straßen geht, verbindet dies mit verschiedenen Gefühlen. Es gibt Plätze oder Straßen, an denen man sich wohl fühlt und andere, an denen man sich eher unsicher oder gar bedroht fühlt. Dies hängt unter anderem davon ab, ob ein Platz oder eine Straße klar und übersichtlich gegliedert und angebunden, sauber, hell und gut überschaubar ist. Dunkle und schlecht ausgeleuchtete Bereiche, unübersichtliche, laute und verdreckte Plätze dagegen erzeugen oftmals Unwohlsein. So genannte Angsträume können unter Brücken, in Unterführungen oder auf unübersichtlichem Gelände entstehen – bei der bestehenden Hochstraße wird dies oftmals bemängelt.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Beide Entwicklungsstufen der Stadtstraße stellen einen Eingriff ins Stadtbild dar. Flächige Fuß- und Radwege sowie die Pflanzung von Bäumen sollen die Aufenthaltsqualität und das Raumgefühl steigern. Die Umstrukturierung der Verkehrsführung am nördlichen Brückenkopf vereinfacht die bisherige Straßenführung. Dank der ebenerdigen Bauweise werden Brachflächen und so genannte Angsträume unter Brücken vermieden. Der Abriss der Hochstraße ermöglicht die Vergrößerung von Grünflächen und erhöht die Attraktivität der Gegend.

Verschiedene Straßenverknüpfungen ermöglichen eine unkomplizierte Erreichbarkeit der Innenstadt und schaffen offene Sichtachsen.

Eckdaten zu Raumgefühl auf einen Blick:

- Breite Fuß- und Radwege und Pflanzung von Bäumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Vermeidung von Angsträumen und Brachflächen durch Umstrukturierung der Verkehrsführung
- Größere Grünflächen durch Abriss der Hochstraße

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Wo genau sehen die Planer den Grünzug zwischen Friedenspark und dem Rhein?“

”

„Guten Tag, warum planen Sie einen Grünstreifen in der Mitte der Straße??? Dieser Grünstreifen ist meiner Meinung nach nicht nutzbar. Wenn man den Grünstreifen weg lässt, sparen Sie doch am Rand der Straße Platz für Grünanlagen oder Parkplätze etc.“



4.7. Umwelt

Lärm, Luft, Licht: Welche Auswirkungen hat die weiterentwickelte Stadtstraße auf die Umwelt? Wie können andere Verkehrsmittel mit bedacht werden? Welchen Lärm verursachen Autos und Lkw und welche Lärmschutzmaßnahmen können getroffen werden? Wie wirksam ist der Lärmschutz und wie sieht er aus? Wie stellen sich die Belastungen für die Luft dar und gibt es Unterschiede, die von der Straßenführung und der Bebauung abhängig sind? Auch für die weiterentwickelte Stadtstraße wurden die Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Bei den Untersuchungen wurden verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen, mit dem Ziel, die Lebens- und Arbeitsqualität auch unter Berücksichtigung umweltrelevanter Aspekte zu erreichen.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Weder bei der „Stadtstraße lang“ noch bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ werden die Schall- und Lärmschutzgrenzen überschritten. Auch die Feinstaub und Stickstoffdioxid Belastungen bleiben nach Berechnungen der Verantwortlichen unter den zulässigen Höchstgrenzen. Die Lärm- und Schallbelastung wird durch entstehende Bebauung oder Lärm- und Schallschutzwände im Vergleich zur aktuellen Situation auf der gesamten Streckenführung erheblich verbessert. Durch die Weiterentwicklung des Nordbrückenkopfes entsteht ein größerer Abstand zwischen Brückenauffahrt und Hemshof. Entlastungen hinsichtlich Schall und Lufthygiene werden auch dank einer flacheren Auffahrt auf die Brücke ermöglicht.

Änderungen im Bereich Umwelt

- Konsequente Einhaltung der Schall- und Lärmschutzgrenzen
- Keine zusätzliche Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid
- Deutliche Reduzierung der aktuellen Lärm- und Schallbelastung durch Errichtung von Schutzwänden
- Schallreduzierung und verbesserte Lufthygiene durch eine flachere Brückenauffahrt mit größerem Abstand zu Hemshof

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Hallo bleibt die Dessauerstraße und die Hochhäuser in der Dessauerstraße enthalten oder sind dort mit abrisen zu rechnen und kann man in der Bauzeit bzw Abrisszeit mit finanziellen Entschädigungen der dortigen Bewohnern wegen der starken Lärmbelästigung rechnen“

”

“Ist für Schallschutz nicht doch die Hochstraße besser?”



4.8. Verkehr

Die zukünftige „weiterentwickelte Stadtstraße“ ist eine Mobilitätsachse für den Durchgangs- und Stadtverkehr und befördert täglich (mit morgendliche/abendlichen Schwerpunkten) bis zu 41.000 Autos Ludwigshafener Bürgerinnen und Bürger, Berufspendler sowie LKW.

Das Thema Verkehrsfluss wurde bei der Weiterentwicklung der Stadtstraße lang intensiv bearbeitet. Ziel war es, den Forderungen zu entsprechen, trotz ampelgeregelten Kreuzungen die Leistungsfähigkeit der Straße für den Verkehr jetzt und in Zukunft zu gewährleisten.

Was sind die wichtigsten Weiterentwicklungen?

Mit der „weiterentwickelten Stadtstraße“ wird die gesamte Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer einfacher und übersichtlicher angelegt. Beispielsweise wurden die Kurven am Nordbrückenkopf gradliniger ausgelegt und Rampen für Radfahrer abgeflacht. Schallschutz und Lufthygiene werden durch die geringere Längsneigung der Rampen besser gewährleistet, die Entkoppelung der Bauabläufe ermöglicht eine bessere Planungssicherheit des gesamten Projekts.

Fuß und Radwege

Rad- und Gehwege verlaufen bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ durchgängig auf beiden Straßenseiten, Radwege gliedern sich in das bestehende Radwegenetz der Region ein. Eine geringere Steigung der Rampen ermöglicht umfassendere Barrierefreiheit, die neue Taktung der Ampelphasen erlaubt nun ein sicheres und zügiges Queren der Stadtstraße.

ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr)

Die nachhaltige „weiterentwickelte Stadtstraße“ ermöglicht die fast ununterbrochene Nutzung der Stadtbahnlinien 7 und 8 können während des Bauprojekts, die Linie 6 wird für dreieinhalb Jahre über die Konrad-Adenauer-Brücke und die Berliner Straße umgeleitet. Zudem entsteht durch die Gleisverlegung ein ÖPNV-Umsteigeknotenpunkt am Rathaus an dem Busse, Bahnen und Taxis zusammentreffen.

Alle Änderungen im Bereich Verkehr auf einen Blick:

- Bessere Übersichtlichkeit und Vereinfachung der gesamten Verkehrsführung durch
 - Geradlinigeren Kurvenverlauf im Nordbrückenkopf
 - Abschaffung der Spindel
- Integration der B44 als Bundes- und Stadtstraße
- Besserer Verkehrsfluss
- Durchgehende Fuß- und Radwege auf beiden Straßenseiten
- Eingliederung der Radwege in das bestehende Radwegenetz
- Größere Barrierefreiheit durch Abflachung der Rampen
- Fußgängerfreundliche Ampelphasen
- Minimale Beeinträchtigung des ÖPNV-Angebots durch langfristige Verlegung der Stadtbahnlinien 7 und 8 und Umleitung der Linie 6
- Errichtung eines zentralen ÖPNV-Umsteigeplatzes an der Ostseite des Rathauses

Welche Themenschwerpunkte gab es in den Fragen?

Zum Blickwinkel „Verkehr“ gingen die meisten Fragen der Bürgerinnen und Bürger von Ludwigshafen ein. Ein großer Teil dieser Fragen bezogen sich dabei die Neugestaltung von Linien des ÖPNV, die sich durch den Bau der weiterentwickelten Stadtstraße ergeben werden. Nachfragen seitens der Bevölkerung ergaben sich hier insbesondere in Bezug auf die Neuschaffung und Verlegung von Haltestellen etwa rund um das Rathaus-Center. Dazu machen die Bürgerinnen und Bürger in ihren Beiträgen konkrete Vorschläge, wie die Haltestellen entlang der Stadtstraße verteilt und vernetzt werden könnten. Ein wichtiger Teilaspekt in diesem Themenschwerpunkt bildete auch die Frage, warum die Trassenführung der Stadtbahn im Zentrum der Stadtstraße lang nicht weiter verfolgt wurde.

Ein weiteres wichtiges Schwerpunktthema der Bürgerfragen bildeten die verkehrlichen Maßnahmen, wie provisorische Umleitungen des MIV und ÖPNV während der Bauphasen. Die Teilnehmenden wollten in dieser Hinsicht genauer erfahren, an welchen Stellen für wie lange Sperrungen und Umleitung geplant sind. Im Fokus standen dabei etwa Fragen zur Inbetriebnahme des C-Tunnels für die Stadtbahn oder auch welche Umleitungsstrecken genau während der unterschiedlichen Phasen der Bauzeit geplant sind.

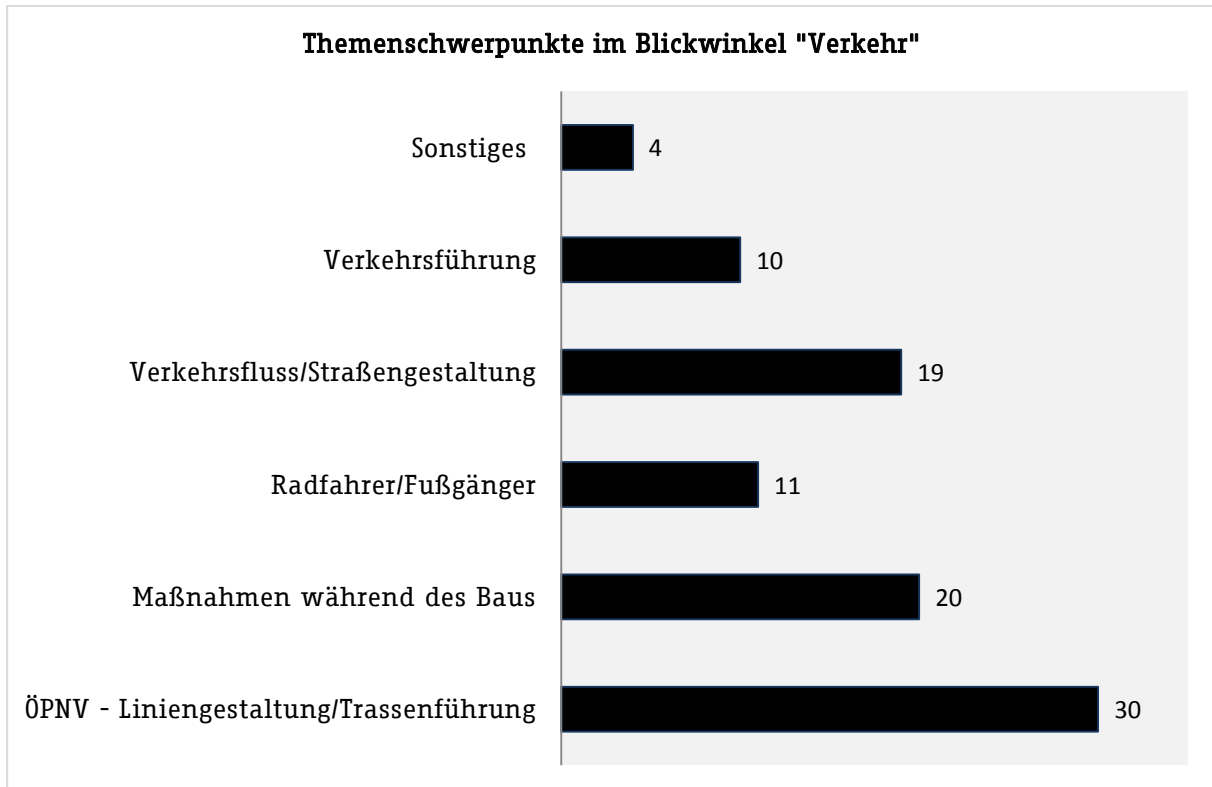


Abbildung 21: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Verkehr“ (N=94).

Die Verteilung der Themenschwerpunkte macht auch deutlich, dass sich die besondere Relevanz des Themas Verkehrsfluss/Straßengestaltung auch im zweiten Abschnitt der Bürgerbeteiligung eine wichtige Rolle spielt. Mit Blick auf die mit Ampeln geregelten Kreuzungen der weiterentwickelten Stadtstraße wurde nachgefragt, wie hier ein ausreichender Verkehrsfluss erreicht werden kann. Analog zur vorausgegangenen Beteiligung 2014 wurde in den Beiträgen bezweifelt, dass die Ampelregelung keine Staus und Verzögerungen im Berufsverkehr zur Folge hat. In diesen Fragen wurde auch konkret Bezug genommen auf die präsentierte Verkehrssimulation. Unter anderem ergaben sich dazu Nachfragen, wie irrationales Verhalten der Fußgänger in den Berechnungen berücksichtigt wurde oder wie sich das Ein- und Ausparken auf den Verkehrsfluss der Stadtstraße auswirken würde.

Eng mit diesen Fragen verknüpft waren auch Beiträge, die sich auf die Gestaltung der Stadtstraße bezogen. Rückfragen ergaben sich dabei zur Mehrspurigkeit an einigen Stellen der Stadtstraße sowie zu den geplanten oder auch nicht geplanten Straßenkreuzungen.

Welche Fragen wurden gestellt? (Beispiele)

”

„Aufgrund des Kreuzungsverkehrs wird es zwangsläufig zu Staus im Berufsverkehr morgens/abends kommen. Ist angedacht, die Ampelschaltungen für diese Zeit auf längere Grünphasen zu optimieren? Werden während der Bauzeit auch mögliche Baustellen in der weitläufigen Umgebung (Ausweichstrecke B9, A61 Speyer - Hockenheim, A6 Richtung Frankfurt bis Mannheimer Kreuz) berücksichtigt?“

”

“Könnte der Durchgangsverkehr auf der Stadtstraße an den großen Knotenpunkten (Kreuzungen Heinigstr. und Bgm-Grünzweig-Str.) nicht auf je 2 Fahrspuren etwas tiefergelegt geführt werden? Ähnlich wie am Zollhof- oder Hemshoftunnel bzw. B 10 in Karlsruhe oder Mittlerer Ring in München. Dies ergäbe gleichzeitig bessere/sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.“

”

“Wäre es nicht sinnvoll während der Bauzeit die alte schnelle Straßenbahnlinie 12 von Rheingönheim nach Oppau und zurück zu reaktivieren? Damit hätte man eine schnelle Verbindung quer durch Ludwigshafen. Auch ganztägig mit 10-15 min Taktung. Es hätten viele Leute die Möglichkeit vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen und dem vorprogrammierten Verkehrschaos zu entgehen.“

5. Die Beteiligung an der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach der Darstellung der Fragenschwerpunkte werden im Folgenden die quantitativen Eckdaten des zweiten Beteiligungsabschnitts „City West – Stadtstraße lang: Wie geht es weiter?“ vorgestellt und kompakt erläutert.

5.1. Anzahl der Registrierungen

Mit Stand vom 25. Februar 2015 sind auf www.ludwigshafen-diskutiert.de insgesamt 845 Teilnehmende registriert. Hiervon wurden 21 Registrierungen während des letzten Beteiligungsabschnittes (09. Februar bis 28. Februar) vorgenommen. Zusätzlich sind 33 Accounts der Moderation, Administration und Redaktion zu zuordnen. Um eine Frage oder einen Kommentar auf der Plattform einstellen zu können, war aber keine vorherige Registrierung notwendig.

5.2. Anzahl der Besuche und Seitennutzungen

Neben der aktiven Beteiligung auf der Online-Plattform in Form von Kommentaren oder Fragen, sind auch die passiven Besucherinnen und Besucher des Beteiligungsangebotes zu berücksichtigen. Dies sind Nutzerinnen und Nutzern, die das Angebot vorwiegend zur Information genutzt haben, beispielsweise durch das Lesen der eingegangenen Fragen. Wie viele Personen www.ludwigshafen-diskutiert.de während der aktiven Beteiligungsphase konsultiert haben, ob aktiv oder passiv, zeigt insbesondere ein Blick auf die Zahl der eindeutigen Besucher.

Folgende Besucherzahlen konnten auf der Online-Plattform im Beteiligungszeitraum von 09. bis zum 25. Februar 2015 registriert werden:

- Die Seiten des Beteiligungsangebotes wurden zwischen Start (09. Februar) und Ende des Beteiligungsabschnitts (25. Februar) 3564-mal besucht.⁴
- Insgesamt wurden dabei im Beteiligungszeitraum 2436 eindeutige Besucher ausgemacht.⁵
- Die Verweildauer auf der Plattform betrug im Durchschnitt 9 Minuten und 30 Sekunden.

⁴ Unter „Besuche“ wird jeder Aufruf der Online-Plattform verstanden, wobei mehrfache Aufrufe durch die gleichen Nutzenden mehrfach gezählt werden.

⁵ Unter „Besucher“ werden alle eindeutig identifizierbaren Besucher der Plattform verstanden. Wiederholte Besuche dieser Nutzer werden hierbei lediglich einmalig gezählt.

Seit dem Start der Online-Plattform am 09. Dezember 2013 bis zum 25. Februar 2015 wurde die Webseite insgesamt 223.769-mal besucht und es konnten 20.526 Besucher ausgemacht werden.

Aufschlussreich ist auch ein Blick auf die Zahlen der Besucher und Besuche auf relevanten Unterseiten der Plattform. Dort lassen sich folgende Daten festhalten:

- Die Unterseite „Fragen und Antworten“ wurde insgesamt 2351-mal aufgerufen mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 5 Minuten und 55 Sekunden. Eindeutig besucht wurde sie 956-mal.
- Die Unterseite „Informationen“ wurde insgesamt 1135-mal aufgerufen mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 1 Minute und 59 Sekunden. Weiter konnten 709 eindeutige Besucher gezählt werden.
- Die Unterseite „Bibliothek“ wurde insgesamt 733-mal aufgerufen mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 1 Minuten und 2 Sekunden. Es wurden insgesamt 484 Besucher ausgemacht.
- Die Unterseite „FAQ (Häufige Fragen)“ wurde insgesamt 564-mal aufgerufen mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 3 Minute und 22 Sekunden. Sie wurde 389-mal eindeutig besucht.
- Die Unterseite „Die weiterentwickelte Stadtstraße“ wurde insgesamt 2236-mal aufgerufen mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 3 Minuten und 54 Sekunden. Es konnten 1526 eindeutige Besucher gezählt werden.

Es wird deutlich, dass sich die Zielsetzung des Beteiligungsverfahrens, nämlich die breite Information der Bevölkerung über die „weiterentwickelte Stadtstraße“, in den obigen Zahl niederschlägt. Demnach wurden für die Unterseiten mit detaillierten Informationen zum neuen Planungsentwurf (Unterseiten „Information“ und „Die weiterentwickelte Stadtstraße“) höchsten bzw. die zweihöchsten Besucherzahlen registriert. Auch das Frage-Antwort-Forum verfügt im Vergleich über hohe Besucherzahlen, was verdeutlicht, dass die gestellten Fragen und besonders die Antworten der Stadtverwaltung auf ein hohes Interesse seitens der Bürgerschaft gestoßen sind. Die durchschnittliche Verweildauer von ca. fünf Minuten unterstreicht, dass sich länger mit den Fragen und Antworten beschäftigt wurde.

5.3. Beteiligung im Zeitverlauf

Wie Abbildung 22 zeigt, wurde die Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de insbesondere am Beginn des zweiten Beteiligungsabschnitts im Nachgang des fünften Bürgerforums (09. bis 11. Februar) intensiv genutzt.

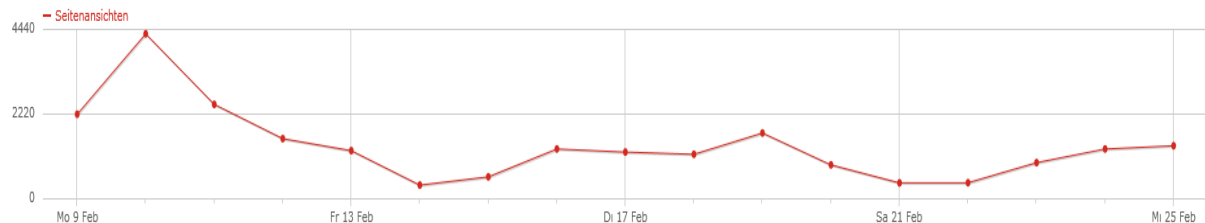


Abbildung 22: Beteiligung auf www.ludwigshafen-diskutiert.de im Zeitverlauf.

5.4. Top-Liste der Downloads

Die Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de bot neben den Beteiligungsmöglichkeiten auch ein umfassendes Informationsangebot. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, sich verschiedene Dokumente herunterzuladen. Die folgende Tabelle stellt die Dokumente dar, die von den Teilnehmenden am häufigsten angeklickt wurden. Durch den Begriff „Downloads“ wird angegeben, wie häufig ein Dokument aufgerufen wurde. „Einmalige Downloads“ zeigt die Anzahl der Besuche an, bei denen der entsprechende Link angeklickt wurde. Wurde er während eines Besuchs mehrmals aufgerufen, wurde er nur einmal gezählt.

Dokument	Downloads	Einmalige Downloads
Bauwelt-Artikel	141	129
Auswertungsbericht	119	102
Lageplan	99	77
Bildschirmfoto Haltestelle	98	84
Vergleich Stadtstraße Lang	94	87
Präsentation Bürgerforum	82	70
Stadtratssitzung	81	63
Linienetz Stadtstraße	75	67
Bildschirmfoto 22.1.2015/ 2	65	58

Tabelle 2: Die zehn beliebtesten Downloads auf www.ludwigshafen-diskutiert.de.

5.5. Zugriffe auf ludwigshafen-diskutiert.de

Während des zweiten Beteiligungsabschnitts wurde auch registriert, von welcher vorherigen Seite aus die Online-Plattform von den Nutzerinnen und Nutzern aufgerufen wurde. Über sogenannte „referrer“ lässt sich ermitteln, wie viele Nutzer die Plattform entweder direkt durch Eingabe der Internetadresse in ihren Browser aufgerufen haben oder die Seite über eine Suchmaschinen gefunden haben. Auch der Zugang über Links auf anderen Internetseiten zu dem Online-Angebot wird registriert.

Für www.ludwigshafen-diskutiert.de zeigt die Nutzungsstatistik, dass die überwiegende Zahl der Besuche (53%) die Seite direkt durch Eingabe in die Adresszeile ihres Browser erreichte. 28% der Besucherinnen und Besucher kamen über Suchmaschinen auf www.ludwigshafen-diskutiert.de. Weitere 19% haben die Zielseite über andere Webseiten gefunden. **Daraus lässt sich schließen, dass www.ludwigshafen-diskutiert.de einen sehr hohen Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit erreicht hat**, da nur 28% über Suchmaschinenergebnisse auf die Seite kamen. Dass 19% über andere Seiten die Informations- und Beteiligungsplattform erreichten zeigt auch, dass es mittlerweile viele Seiten gibt, die auf ludwigshafen-diskutiert.de verlinken.

5.6. Soziodemographische Angaben

Im folgenden Abschnitt werden die soziodemographischen Angaben aller Nutzerinnen und Nutzer der Online-Plattform dargestellt, die sich seit dem Start der Vorschaltseite am 09. Dezember 2013 bis zum Ende des zweiten Beteiligungsabschnitts (25. Februar 2015) auf der Plattform registriert haben. Während des Dialog-Zeitraums des zweiten Beteiligungsabschnitts (09. Februar bis 25. Februar 2015) haben sich insgesamt auf der Plattform 21 Personen neu registriert.⁶ Demnach basieren die folgenden Auswertungen auf einer Grundgesamtheit von 845 registrierten Nutzerinnen und Nutzern. Zur Teilnahme am Frage-Antwort-Forum war eine vorherige Registrierung nicht notwendig, weshalb Angaben über die registrierten Nutzerinnen und Nutzer keine eindeutigen Schlüsse über tatsächliche Teilnehmerschaft ermöglichen.

Neben den verpflichtenden Kategorien Name und E-Mail Adresse und Wohnort wurden bei der Registrierung weitere soziodemografische Daten auf freiwilliger und anonymisierter Basis abgefragt, und zwar Alter, Geschlecht, Bildungsabschluss und persönlicher Hintergrund.

⁶ Im angegebenen Zeitraum wurden weitere neun Registrierungen durch die Moderation und Administration vorgenommen. Diese werden bei der folgenden Auswertung nicht berücksichtigt.

Registrierte nach Wohnort

Nach Ablauf des zweiten Beteiligungsabschnitts gaben 617 Personen auf der Plattform an, in Ludwigshafen zu wohnen (73%). Insgesamt 127 registrierte Nutzerinnen und Nutzer wohnen nach eigenen Angaben außerhalb von Ludwigshafen (15%). Die kleinste Gruppe auf der Plattform bilden Registrierte, die in Ludwigshafen arbeiten. Dies sind insgesamt 101 Personen (12%).

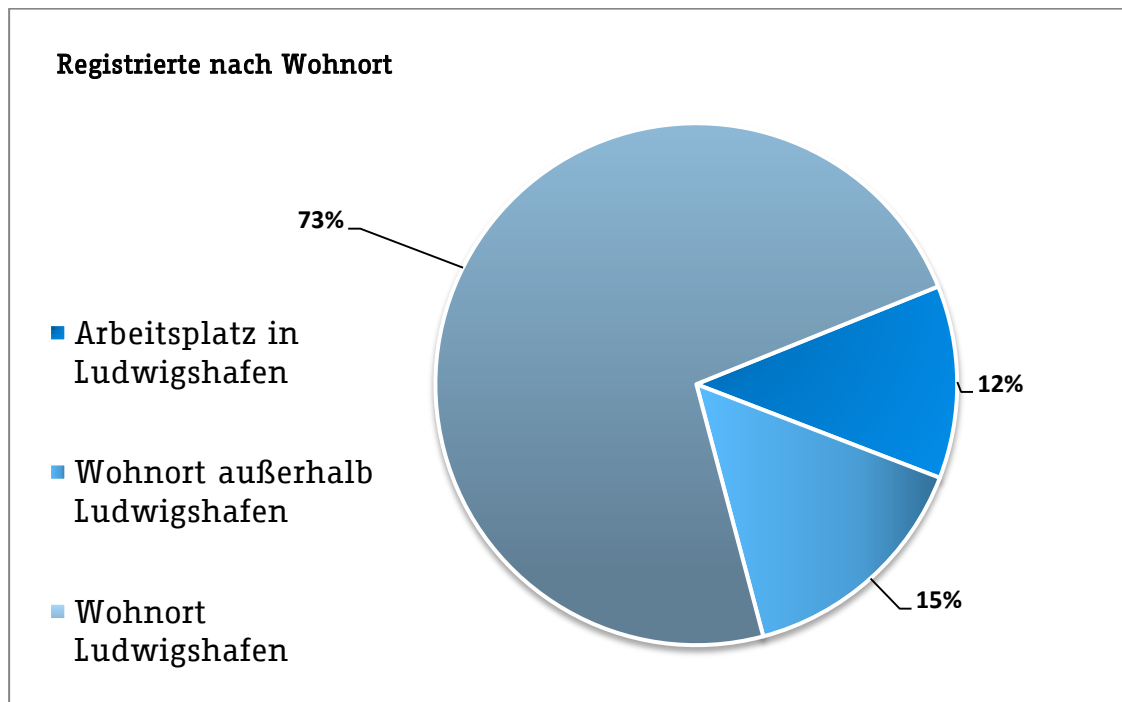


Abbildung 23: Registrierte Nutzerinnen und Nutzer auf der Plattform.

Registrierte nach Geschlecht

Von den 845 Registrierten des Online-Dialogs machten 616 Personen (73%) Angaben zu ihrem Geschlecht. Die männlichen Teilnehmer sind weiterhin in der Nutzerschaft der Online-Plattform mit 450 Registrierungen (53%) gegenüber 166 weiblichen Teilnehmerinnen (20%) stark überrepräsentiert.

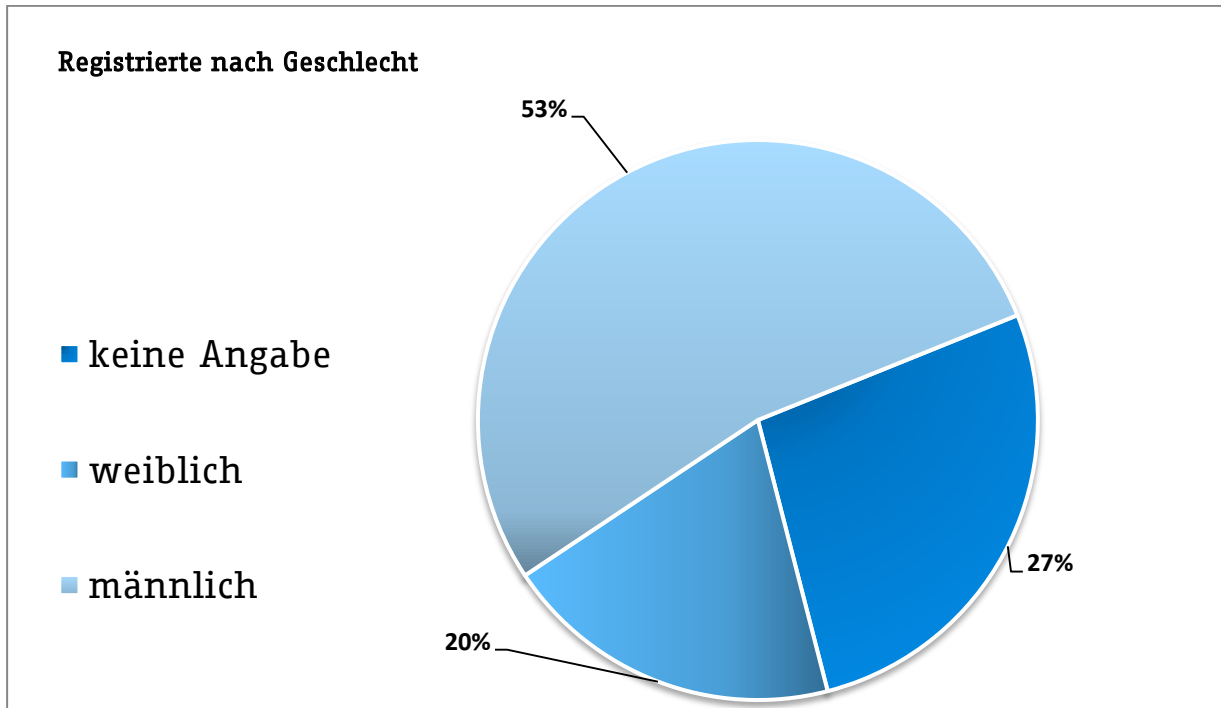


Abbildung 24: Registrierte Teilnehmende auf der Online-Plattform nach Geschlecht.

Teilnehmende nach Altersstufen

Von den 845 Registrierten machten 586 Personen Angaben zu ihrer Altersgruppe. Wie Abbildung 25 zeigt, gaben von diesen die meisten (179) an, zwischen 50 und 59 Jahre alt zu sein. 89 Personen (11%) ordneten sich der Kategorie 30-39 sowie 139 Teilnehmende (16%) der Kategorie 40-49 zu. Unterrepräsentiert sind die besonders jungen und alten Altersgruppen zwischen 0 bis 19 Jahren (1%), 20 bis 29 Jahren (5%) und 70 plus (4%).

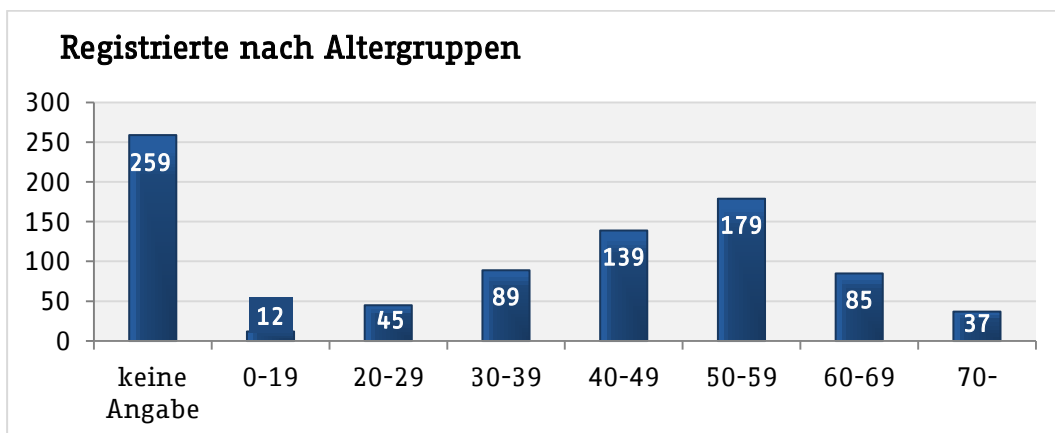


Abbildung 25: Registrierte auf der Online-Plattform nach Altersgruppen.

Registriert nach Bildungsabschluss

593 Personen (70%) machten auf der Plattform Angaben zu ihrem Bildungsabschluss. Davon gaben 351 Personen (41%) an einen Hochschul-/Fachhochschulabschluss erzielt zu haben. 160 Profile (28%) wurden von Personen mit Hauptschule, Realschule, Abitur oder einer Ausbildung angelegt. Ein Prozent der Registrierten ordnete sich der Kategorie „Schüler“ zu.

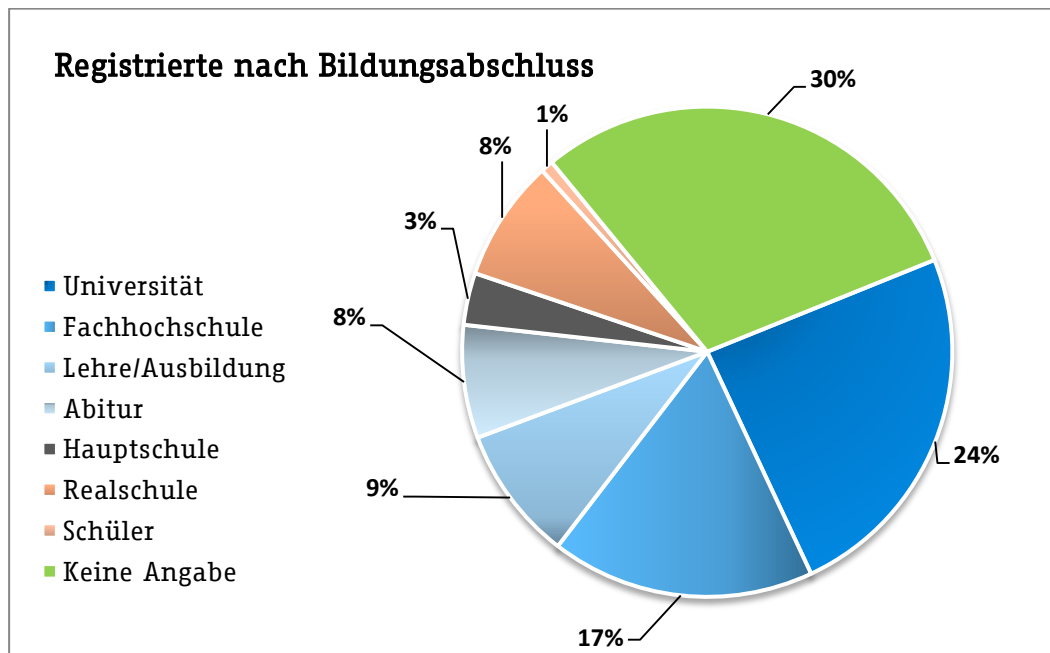


Abbildung 26: Registrierte auf der Online-Plattform nach Altersgruppen.

Registrierte nach Hintergrund

Angaben zu ihrem persönlichen Hintergrund machten 598 Personen (71%). Von diesen ordneten sich 554 Teilnehmende (66 %) der Kategorie Bürgerin und Bürger zu. Jeweils 13 Registrierte (je 2%) gaben an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung zu sein bzw. aus dem Bereich Politik zu kommen. 10 registrierte Nutzer auf der Plattform stammen aus dem Bereich der Wissenschaft (1%). Acht Personen (1%) sind nach eigener Angabe in einer Organisation tätig.

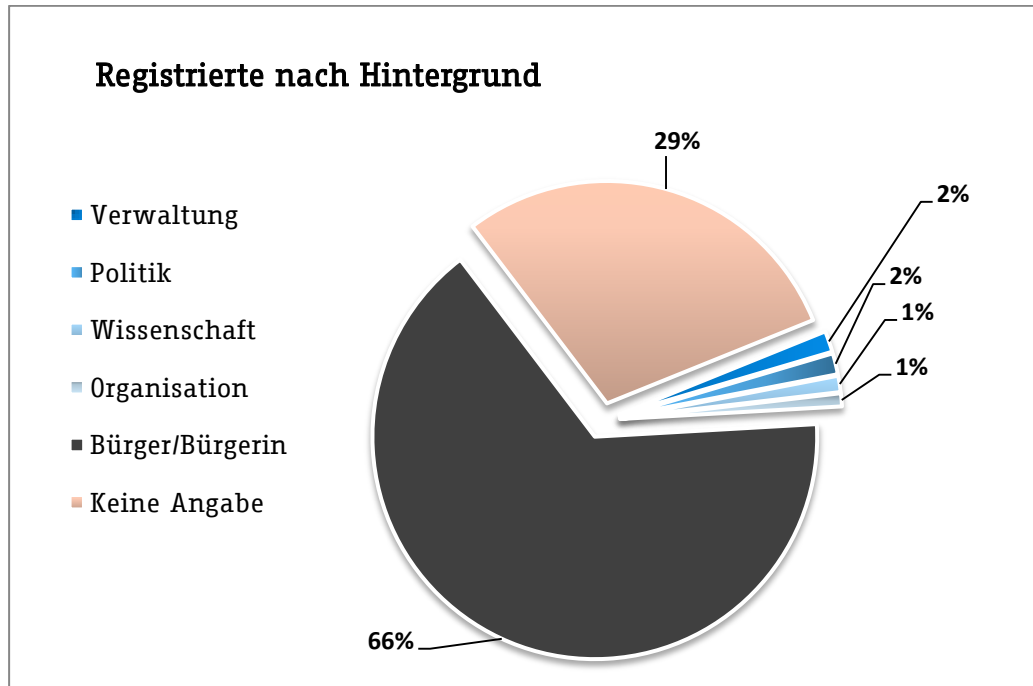


Abbildung 27: Registrierte auf der Online-Plattform nach Hintergrund.

6. Lob und Kritik zum Verfahren

Während des Verfahrens wurde erneut das Lob & Kritik-Forum auf der Online-Plattform geöffnet. Hier konnten sich Bürgerinnen und Bürger mit Fragen und Hinweisen zum Beteiligungsverfahren, wie etwa zu den Vor-Ort Veranstaltungen oder zur Funktionalität der Online-Plattform an das Moderationsteam der Zebralog GmbH & Co KG wenden. Im Zuge des Online-Dialogs der zweiten Beteiligungsabschnitts wurde diese Forum seitens der Nutzer jedoch in vielen Fällen nicht für Lob & Kritik am Verfahren genutzt, sondern vielmehr dafür, konkret Fragen zur weiterentwickelten Stadtstraße zu stellen. Das Moderationsteam griff diese fachlichen Fragen, wenn sie konkret gestellt waren, auf und trug sie anschließend in das eigentlich dafür vorgesehen Frage-Antwort-Forum ein. Die betreffenden Nutzerinnen und Nutzer wurden parallel informiert. Waren die fachlichen Beiträge nicht explizit als Frage formuliert, so wurden die Nutzerinnen und Nutzer aufgefordert, die Frage selbständig in das Frage-Antwort-Forum einzugeben.

Auch auf dem fünften Bürgerforum wurden insgesamt zwei Feedbackbereiche eingerichtet. Auf diesen Stellwänden konnten Besucherinnen und Besucher der Veranstaltung per Klebepunkte oder Zettel ihre Meinungen zum Ablauf der Veranstaltung allgemein oder zur Moderation abgeben konnten.

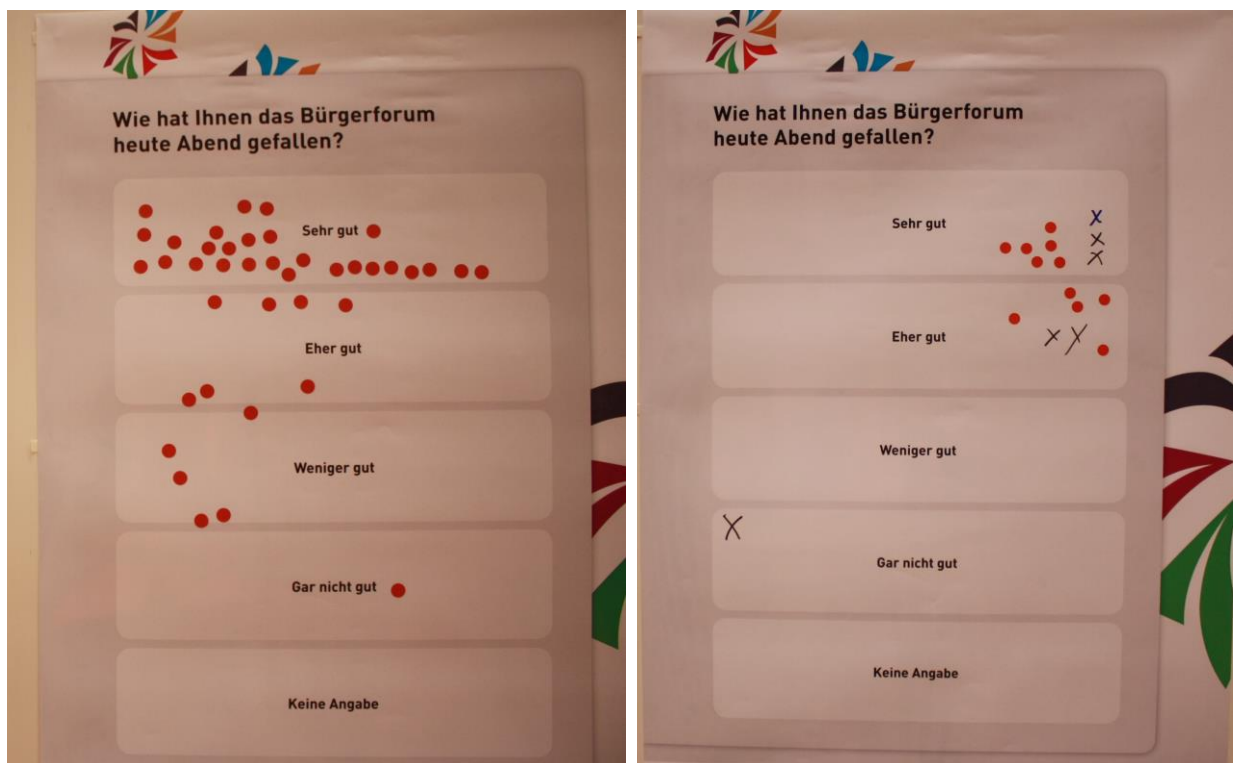


Abbildung 28: Feedbackwände auf dem fünften Bürgerforum im Pfalzbau.

7. Berichterstattung während des Verfahrens

Der zweite Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde begleitet durch dauerhafte Berichterstattung der lokalen Print- und Fernsehmedien. Im Folgenden wird ein kurzer Ausschnitt aus der Presseberichterstattung präsentiert:

Bürgerforum: In einer Woche im Pfalzbau

Mit einem fünften Bürgerforum „City West – Stadtstraße lang: Fragen Sie nach!“ am Montag, 18.30 Uhr, Pfalzbau, knüpft die Stadt an die vorangegangene Bürgerbeteiligung „City West: Abriss der Hochstraße Nord – und was kommt danach?“ an. Zuvor wird die Planung dem Stadtrat vorgestellt.

Zeitgleich wird am Abend des 9. Februar die komplett überarbeitete Internetplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de mit Darstellungen, Plänen und Infos freigeschaltet. Online und vor Ort stehen Ingenieure, Verkehrs- und Umweltexperten Rede und Antwort. Zehn Monate lang haben Planer und Verwaltung die im Stadtrat am 24. März beschlossene Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“ als Ersatz für die ab 2018 zum Abriss stehende marode Hochstraße Nord verfeinert und Anregungen aufgenommen. Der Verwaltung wurde ein Zehn-Punkte-Aufgabenkatalog mit auf den Weg gegeben. Nun sollen die Bürger eine direkte Rückmeldung erhalten, welche Vorschläge in die Planung eingeflossen sind und welche Veränderungen sich dadurch speziell am Nordkopf ergeben haben. (ier)

Abbildung 29: Rheinpfalz 12.02.2015.

STADTNOTIZEN

Lange Stadtstraße: Tafeln im Rathaus

Über die Planungen zur weiterentwickelten Stadtstraße, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu „City West – Stadtstraße lang: Wie geht es weiter?“ vorgestellt werden, können sich Interessierte im Rathaus informieren. Dort werden ab heute die Ausstellungstafeln, die beim Bürgerforum am Montag zu sehen waren, im ersten Obergeschoss in der Flurgalerie gezeigt. Fragen zu den Planungen zum Ersatz der Hochstraße Nord beantworten Experten im Internet auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und am Samstag, 14. und 21. Februar, jeweils von 10 bis 13 Uhr im Info-Center Stadtumbau der Wirtschafts-Entwicklungs-Gesellschaft am Rathausplatz. (rhp)

Abbildung 30: Artikel der Rheinpfalz 02.02.2015.

Dem Bunker weint niemand eine Träne nach

Teilnehmer des Bürgerforums loben die neuen Pläne für den Nordbrückenkopf – Nahversorgung in Nord ein großes Thema

VON C. VOPAT UND N. SCHELLHAS

350 Zuhörer haben sich am Montagabend beim fünften Bürgerforum über die neuen Pläne für die lange Stadtstraße informiert. Die unkomplizierte Streckenführung am Nordbrückenkopf (Bericht gestern) hat viele Teilnehmer positiv überrascht. Andere bezweifeln, dass der Verkehr so problemlos fließt wie in den Simulationen.

Für den Hemshof sieht Ortsvorsteher Antonio Priolo (SPD) großes Potenzial. „Von diesem Projekt wird man in der ganzen Bundesrepublik sprechen“, ist er überzeugt. Vieles, was auf den neuen Plänen erkennbar sei, hätten sich die Bürger schon lange gewünscht.

Sehr spannend findet Peter Uebel die Planung. Für den CDU-Stadtrat liegen nun deutlich verbesserte Lösungen für den Nordkopf vor. Uebel begrüßt es, dass der „Würfelbunker“ zurückgebaut werden soll. Für den Hemshof müsse jedoch vor dem Teilabriss der Mall des Rathaus-Centers über ein Nahversorgungs-konzept nachgedacht werden.

Das Thema Nahversorgung treibt auch Anwohnerin Margarete Braun aus West um. 40 Jahre lang ist sie zu



Bürger, Geschäftsleute und Kommunalpolitiker sind am Montagabend zum Forum in den Pfalzbau gekommen.

FOTO: KUNZ

Fuß zum Einkaufen ins Rathaus-Center gegangen. „Immer unter der Brücke durch“. Das wird mit der neuen Straße als Hindernis nicht mehr so einfach funktionieren. Daneben fürchtet sie Nachteile durch Abgabe und Gefahren für Kinder aus der Nachbarschaft. Obwohl Braun sich eine versetzte Hochstraße wünscht, steht für sie fest: Die neuen Pläne stellen eine deutliche Ver-

besserung zum ersten Entwurf dar. Auch Markus Felix und Andreas Hahn vom Bowling-Center in der Pasadenaallee finden die neue Straßenführung attraktiv. „Die Umgestaltung des Nordkopfs ist eine Überraschung“, sagt Felix. Sie fragen sich allerdings, welche Beeinträchtigungen Anwohner und Geschäftsleute während der langen Bauzeit erwarten. Dass Fahrradfahrer und



Zankapfel: das Wäldchen hinten links vor der Brücke.

BILD: STADT

Fußgänger in den neuen Plänen stärker berücksichtigt werden, gefällt Andrea Wendel. Die ehemalige FDP-Stadträtin ist aber skeptisch, dass der ebenerdige Verkehr wie in den Simulationen fließen wird.

Sigrid Schüller und ihr Sohn Timo aus Oggersheim sind da zuversichtlicher. Die Entwicklungen rund um die Stadtstraße haben die beiden von Beginn an verfolgt. Sie sind

überzeugt, dass der neue Nordkopf die Verkehrssituation verbessern wird. Für sie ist der Umbau notwendig und kann die Dinge nur zum Guten wenden. Im Anbetracht dessen schrecken sie nicht einmal die befürchteten Mehrkosten von 13 auf dann 291 Millionen Euro – „teuer wird es ja eh immer“.

Christoph Heller, CDU-Ortsvorsteher der Südlichen Innenstadt, witzelte, dass er und sein Amtskollege Priolo schon darüber streiten, auf wessen Gemarkung sich das geplante Wäldchen befindet. Der Anschluss des Hemshofs und die Nahversorgung der dort lebenden Menschen haben für den Christdemokraten bei den weiteren Planungen Priorität. Heller ist überzeugt, dass durch die neue ebenerdige Straßenbahnhaltestelle am Rathaus viel Leben auf den Ludwigplatz kommt.

Auch Stadträtin Constanze Kraus (CDU) aus Friesenheim begrüßt den Plan, die Rathaus-Haltestelle ans Tageslicht zu holen. Dadurch werde ein Angsttraum in der Stadt beseitigt. Positiv bewertet sie zudem den Rückbau des „Würfelbunkers“. „Durch ergibt sich die neue einfachere Streckenführung im Grunde von selbst.“ Und die sei nun wirklich ein ganz großer Schritt nach vorn.

Abbildung 32: Rheinpfalz 11.02.2015.

Verkehr: Kosten nun auf 291 Millionen Euro geschätzt

Stadtstraße teurer nach Feinplanung

LUDWIGSHAFEN. Die neue Stadtstraße, die die Hochstraße Nord in Ludwigshafen ersetzen soll, wird nach der Feinplanung teurer als bislang angegeben. Kämmerer Dieter Feid rechnet mit Baukosten von 291 Millionen Euro statt bisher veranschlagten 280 Millionen Euro. Als Baubeginn gibt Beigeordneter Klaus Dillinger weiterhin „frühestens 2018“ an. Unklar bleibt die Finanzierung des Großvorhabens. Die Zuschussanträge an Bund und Land will Ludwigshafen im Sommer stellen.

Die Feinplanung sieht zwei Veränderungen an der 860 Meter langen Stadtstraße, die mehr innerstädtische Auswirkungen haben. Zum einen soll der Hochbunker nahe der Schumacher-Brücke abgerissen werden, um enge Kurven der Autofahrten zu vermeiden. Zum anderen soll die unterirdische Haltestelle Rathaus-Center zugunsten einer oberirdischen Lösung aufgegeben werden. Die Bürger können in den nächsten Wochen zu den Änderungen Stellung nehmen. Der Stadtrat soll am 23. März den genauen Vorentwurf beschließen.

ott

Rathaus-Center: Planer schlagen oberirdische Haltestelle vor / „Tunnelsanierung lohnt nicht“

Verlegung aus Kostengründen

Von unserem Redaktionsmitglied
Thomas Schrott

Eine Forderung der Bürger hat wohl weitreichende Konsequenzen für das Rathaus-Center: Der Straßenbahnverkehr nach Oppau und Friesenheim darf während der Arbeiten an der neuen Stadtstraße nicht eingeschränkt werden, lautete der oft geäußerte Wunsch. Die naheliegende Lösung, für die Linien 7 und 8 einen stillgelegten Tunnel zu nutzen, verwarfen die Ingenieurbüros vor allem aus Kostengründen. Daher soll nun die unterirdische Haltestelle aufgegeben werden – zugunsten einer oberirdischen Lösung an der Ostseite des Centers.

5,75 Millionen Euro würde nach Angaben von Chefplaner Johannes Lorch die provisorische Sanierung des sogenannten C-Tunnels zwischen Hauptbahnhof und BASF kosten. Eine solche Investition für eine Übergangslösung sei auch deswegen wenig sinnvoll, weil der Tunnel nicht überbaut werden könnte und sich negativ auf den Verlauf der Stadtstraße auswirken würde.

Die neue Haltestelle soll auch von den Buslinien angefahren werden, die bislang westlich des Rathaus-Centers enden. Künftig sollen diese

über die neue Stadtstraße und Zollhofstraße zum Berliner Platz weitergeführt werden.

Fretwerdende Flächen im Untergeschoss des Rathaus-Centers könnten für Einzelhandel oder Parkflächen genutzt werden, sagt Lorch. Durch den Abriss des nördlichen Teils des Einkaufszentrums würden etwa 8000 Quadratmeter Verkaufsfläche wegfallen, planerisch seien Ersatzflächen von 7200 Quadratme-

tern angeboten worden – zur Jägerstraße oder Rheinturm hin oder in der Nähe des Carl-Wurster-Platzes.

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) hat keine Bedenken zu der geplanten Verlegung der Straßenbahnhaltestelle. „Wenn die Bürger diese Lösung favorisieren, können wir sehr gut damit leben“, sagte ein RNV-Sprecher. Zumal es eine enge Abstimmung mit der Stadtverwaltung gebe.

Geplante neue Haltestelle



Die Haltestelle Rathaus-Center nutzen täglich 9000 Fahrgäste.

BILD: PROSEWITZ

Abbildung 31: Mannheimer Morgen 11.02.2015.

Abbildung 33: Mannheimer Morgen 11.02.2015.

VERKEHR: Feinplanung der neuen Stadtstraße – Einzelheiten und erste Reaktionen

Innenstadt: Überarbeiteter Entwurf zur Hochstraßen-Ersatzlösung / Veränderung am Nordbrückenkopf / Kosten steigen auf 291 Millionen Euro

Bunker-Abriss – besserer Verkehrsfluss

Von unserem Redaktionsmitglied
Thomas Schrott

Zwei große Veränderungen am Nordbrückenkopf zur Schumacher-Brücke sieht die gestern vorgestellte Feinplanung für die 860 Meter lange Stadtstraße vor, die die Hochstraße Nord ersetzen wird: Der Hochbunker soll zugunsten einer besseren Verkehrsführung für die Autofahrer abgerissen werden. Die unterirdische Straßenbahnhaltestelle Rathaus-Center wird aufgehoben und an die Ostseite des Gebäudes verlegt. Dies hat laut Chefplaner Johannes Lorch mehrere positive Effekte: Damit können die Straßenbahnlinien 7 und 8 während der gesamten, knapp achtjährigen Bauzeit fast komplett im alten Gleisbett fahren. Zudem muss dann nicht ein stillgelegter Straßentunnel im Rathaus für 5,75 Millionen Euro saniert werden – und das nur für die Bauphase.

Insgesamt werden sich die Baukosten aber von bislang 278 auf 291 Millionen Euro erhöhen, sagt Kämmerer Dieter Feid. In diesen Betrag nicht eingerechnet ist die Entschädigung an die Eigentümer und Betreiber des Rathaus-Centers dafür, dass der Nordteil des Einkaufszentrums wegen der Stadtstraße abgerissen werden muss. „Diese Gespräche über die Entschädigung beginnen erst Ende März, zuvor muss der Stadtrat das weitere planerische Vorgehen beschließen“, ergänzt Baudirektor Klaus Dilling. Er

Haltestelle soll verlegt werden

In den nächsten Wochen können die Bürger zum Vorentscheid Stellung nehmen und Anregungen geben, sagt OB Eva Lohse. Dies sei über die Internetseite der Stadt und bei Infoveranstaltungen möglich. Am 23. März soll der Stadtrat über das Konzept abstimmen. In das laut Lohse auch Anregungen von Bürgern eingeflossen sind und das „gleichmaßen Vorteile für Autofahrer, ÖPNV-Nutzer, Radler und Fußgänger hat“. Nicht geändert hat sich indes die Prognose für den Baubeginn: „Es wird frühestens 2018 losgehen“, sagt Dilling. Dies ist eine reichlich optimistische Schätzung, weil die Finanzierung des Großvorhabens völlig unklar bleibt. Die Förderträge an Bund und Land erst im Sommer gestellt werden und Ausführungsplanung und Baurecht noch ausstehen. Nachfolgend die Planänderungen im Einzelnen:

■ **Hochbunker:** Durch den Abriss des Würfelbunkers fallen relativ enge Kurven der Stadtstraße und die Stelle



Keine engen Kurven bei der Stadtstraße mehr: Durch den Hochbunker-Abriss soll sich die Verkehrsführung am Nordbrückenkopf verbessern.

Bürgerbeteiligung zur Feinplanung

■ Die Bürger haben noch bis zum 25. Februar die Möglichkeit, **online Fragen zur Planung** zu stellen – unter www.ludwigshafen-diskutiert.de

■ An den Samstagen, **14. und 21. Februar**, können sich die Bürger jeweils von 10 bis 13 Uhr im **Info-Zentrum der WEG**, Rathausplatz 10 + 12, informieren.

■ Alle Veränderungen sind ab heute in einer **Ausstellung im Rathaus** (1.06) dargestellt, die zu den üblichen Öffnungszeiten zu sehen ist.

■ Eine Grundbedingung hat sich nicht geändert: Es gibt **keine Volleröffnung** der Hochstraße, zumindest eine **Fahrbahn pro Richtung bleibt offen**.



Rampe aus Richtung Mannheim weg. „Ein guter Verkehrsfluss ist ein wichtiger Aspekt für unsere Zukunft“, sagt Lorch. Zudem könnten die Rad- und Fußgängerverbindungen in Nord-Süd-Richtung durchgängig und barrierefrei geführt und zusätzliche Flächen an der Dessauer Straße neu genutzt werden. Ferner seien nun weniger provisorische Ersatzbauwerke nötig.

■ **Bauzeit:** Die gesamte Bauzeit liegt nach Angaben der Planer unverändert bei knapp acht Jahren. Verkürzt habe sich aber die kritische Phase mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen von fünf auf 4,5 Jahre, in der auf der Hochstraße nur eine Fahrbahn pro Richtung zur Verfügung steht. Weiterer Vorteil, so Lorch: Als Vorbereitung auf die Großbaustelle muss kein zusätzli-



So sieht heute das Gewirr an Straßen mit dem Hochbunker (links) aus. Bild: TRÖSTER

Stadt nicht mehr so viel umsteigen, weil viele ÖPNV-Linien direkt geführt werden können. Zudem werde so während der Bauphase eine dreijährige Umleitung der Linie 6 über die Adenauer-Brücke vermieden.

■ **Abbiegespuren:** Geringfügig sind andere Änderungen an der Stadtstraße. An der Kreuzung zur Heingstraße ist eine zusätzliche Rechtsabbiegespur vorgesehen.

■ **Unterhaltskosten:** Unverändert gegenüber dem Vorjahresplan bleiben die Kosten für den Straßenerhaltung, sie belaufen sich laut Feid auf rund 1,1 Millionen Euro pro Jahr.

■ **Umleitungskonzept:** Die genauen Vorschläge sollen bis 2016 erarbeitet werden. Wichtig sind im Vorfeld die Sanierungen von Verkehrsadern wie Brunck- und Lagerhausstraße sowie die Einbeziehung des BASF-Werksgeländes ins S-Bahn-Netz bis zum Jahr 2017.

■ **Bilder zur Sanierung der Hochstraße Nord** finden Sie bei uns im Internet. Außerdem: **Hintergründe** und ein interaktiver **Zeitrahl**.

morgenweb.de/hochstrasse

Gremien: Stadtrat und Ortsbeiräte diskutieren über neue Planung

Sorgen um Rathaus-Center

Voll wie selten war es gestern im Stadtratssaal bei der gemeinsamen Sitzung des Stadtparlaments und der Ortsbeiräte Nördliche und Südliche Innenstadt. Auch zahlreiche Bürger wollten sich die neueste Planungsvariante der Stadtstraße – als Alternative für die Hochstraße Nord, die ab 2018 abgerissen werden soll – erklären lassen. Ein Frage- und Redezeit hatten im Anschluss aber nur die Stadt- und Ortsbeiräte, die Bürger wurden auf das abendliche Infoforum im Pfalzbau (siehe nebenstehender Bericht) und weitere Beteiligungsveranstaltungen verwiesen. Am 23. März wird der Stadtrat auf der Basis der Beratungen und des Bürgerforums entscheiden.

Sorgen machten sich viele Stadt- und Ortsbeiräte, dass im Rathaus-Center als Nahversorgung für die Anwohner Ladenflächen verloren gehen. Auch die weiteren möglichen Entschädigungsleistungen des Center-Betreibers ECE oder des Eigentümers – ein Fonds – brachten

nicht nur FDP-Stadtrat Dr. Thomas Schell ins Grübeln. Dass der Würfelbunker abgerissen werden soll, um die Wegführung zu erleichtern, wurde begrüßt. Die meisten Flächen befänden sich in Besitz der Stadt, sagte Baudirektor Klaus Dilling. SPD-Fraktionschefin Heike Scharfenberger pochte auf die Beteiligung von Bund und Land bei der Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahme, deren Kosten auf bislang insgesamt rund 290 Millionen Euro geschätzt werden. Im Sommer sollte die Finanzierungsvoranfrage gestellt werden, forderte CDU-Fraktionsvorsitzender Heinrich Jöckel.

Dilling versicherte auf Rückfragen der Freien Wählergruppe (FWG) und der Linken, dass die Abstimmungen mit der Nachbarstadt Mannheim und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNK) bezüglich des Baublaufs „sehr eng“ seien. *bur*

Präsentationen unter www.ludwigshafen-diskutiert.de



Viel Interesse an Planungen

Rund 350 Bürger verfolgten gestern Abend im Pfalzbau das Bürgerforum „City West – Stadtstraße lang“, zu dem die Stadt eingeladen hatte. Chefplaner Johannes Lorch von der beauftragten Ingenieurgesellschaft stellte die überarbeiteten Planungen vor, die einen Abriss des Würfelbunkers und eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Rathaus-Center vorsehen. Mit diesem Informationsforum startet eine neue Runde der Bürgerbeteiligungsmöglichkeiten, unter anderem kann auch am kommenden Samstag von 10 bis 13 Uhr im WEG-Infozentrum diskutiert werden (weitere Berichterstattung folgt). *csf/ALD, BILD-NEK*

Weltkriegsrelikt: Tabu in Gesamtplanung fällt weg

Bunker „kalt gesprengt“

Lange Zeit galt der Hochbunker am Nordbrückenkopf als Tabu für die Planer, daher hatten sie die Straßenführung beim ersten Entwurf noch um den 22 Meter hohen Betonklotz herum geplant. „Weil wir dabei gesehen haben, welche Vorteile der Wegfall des Bunkers hätte, wurde untersucht, ob dies überhaupt technisch geht. Und es geht problemlos, obwohl die Bunkerdecke aus drei Meter dickem Stahlbeton besteht“, sagt Chefplaner Johannes Lorch. Das Bauwerk werde „kalt gesprengt“. Zunächst würden kleine Lockerungssprengungen vorgenommen. „In die Löcher wird ein spezieller Bauschaum gefüllt, der aufquillt und für Risse im Beton sorgt“, erläutert Lorch das Verfahren.

Zuversichtlich ist er auch deswegen, weil unlängst ein doppelt so großer Bunker in Frankfurt auf diese Weise reibungslos platziert worden sei. Der Abriss dauert etwa ein Jahr, die Kosten sind indes relativ gering – sie liegen laut Lorch bei rund einer Million Euro. *ott*

Abbildung 34: Mannheimer Morgen 10.02.2015.

Mehr Kosten, weniger Kurven

Die neuen Pläne für die Stadtstraße liegen auf dem Tisch – bereichert um Anregungen der Bürger und Vorschläge aus der Politik. Ihr Plus: Die Streckenführung wird einfacher, der Verkehr fließt schneller, die Bauzeit ist kürzer. Der Haken: Die Kosten für den Ersatz der maroden Hochstraße Nord steigen um 13 auf 291 Millionen Euro.

VON STEFFEN GIERESCHER

Wenn von einer „Schlangengrube“ und einem „Nordkopfwald“ die Rede ist, bringt man das nicht zwangsläufig mit dem größten Infrastrukturprojekt in der Geschichte Ludwigshafens in Verbindung: dem für 2018 geplanten Abriss der maroden Hochstraße Nord. Gefallen sind derlei Begriffe dennoch in diesem Kontext. In den Mund genommen hat sie Johannes Lorch, der Chef der Ingenieurgesellschaft, die für die Planung der 860 Meter langen Stadtstraße verantwortlich ist. Sie soll die 1,8 Kilometer lange Brückentrasse ab der Orientallee bis zum Rheinufer ersetzen. Für diese ebenerdige Variante hatte sich der Stadtrat im März 2014 entschieden.

Dem Beschluss vorgeschaltet war eine breit angelegte Bürgerbeteiligung. Hinweise aus der Bevölkerung wurden in den vergangenen zehn Monaten ebenso in die Detailplanung aufgenommen wie ein Hausaufgabenkatalog, den die Politik der Verwaltung diktiert hat. Das Ergebnis wurde gestern Nachmittag dem Stadtrat und abends 350 Besuchern im Pfalzbau beim mittlerweile fünften Bürgerforum vorgestellt – mit weitreichenden Konsequenzen vor allem für den Nordkopf, dem Anschluss der Stadtstraße an die Kurt-Schumacher-Brücke. Für Lorch ist das Gewirr an Auffahrten eine „Schlangengrube“, die jetzt entschärft werden soll. Die vielen engen Kurven – ein Hauptkritikpunkt an den bisherigen Überlegungen – sollen verschwinden. „Ein Riesengewinn“, jubelte Oberbürgermeisterin Eva Lohse (CDU) über die damit extrem vereinfachte Verkehrsführung.

Den Weg ebnen für eine geradlinige Strecke und eine Neuordnung diverser Flächen soll der Abriss des „Würfelbunkers“. Mit der Beseitigung des kolossalen Hindernisses könnten die Rheinuferstraße und die Gleise der Stadtbahnlinien 7 und 8 nach Osten in Richtung Rhein verlegt werden, was Lorch zufolge die gesamte Verkehrssituation übersichtlicher machen würde. Parallel könnten durchgängige Fußgänger- und Radwege entstehen, die Rampen würden flacher und barrierefrei. „Kürzere Wege, weniger Brücken“, brachte es Lorch auf den Punkt. Damit würde auch ein effektiver Schallschutz für den Hemshof erreicht – ein wichtiger Faktor bei einer bis 2025 weiter prognostizierten Belastung von täglich 40.000 Fahrzeugen auf der B 44, die Mannheim über die B 37 mit der A 650 verbindet. Mit Bäumen am Fuß der Brücke, eben jener „Nordkopfwald“, wäre auch ein Farbtupfer gesetzt.



Die neue Streckenführung: Das Gewirr von Auffahrten am Nordbrückenkopf ist entflochten, ein Wäldchen auf einer Verkehrsinsel geplant. BILD: STADT

Bessere Verknüpfungen ergeben sich nach den aktuellen Plänen auch für den öffentlichen Nahverkehr. Der unterirdische Stadtbahn-Halt im Rathaus soll laut Lorch ans Tageslicht am Ostende des Rathaus-Centers ziehen. Diese zentrale Haltestelle – auch für Busse – soll direkte und schnelle Verbindungen zwischen den Stadtteilen garantieren.

Der „Würfelbunker“ soll weg: Der Abriss dauert ein Jahr und verschlingt eine Million.

Die Stadtstraße rückt damit weg von der Bebauung. Ein Effekt, der durch den Abriss der Nord-Passage des Einkaufszentrums (8000 Quadratmeter) erzielt wird. 7200 Quadratmeter stünden als Kompensationsfläche bereit. Die Stadtbahnlinien 7 und 8 müssten in der Bauphase nur kurz voll gesperrt werden, im Gegensatz zur Linie 6 nach Mannheim, die umgebaut und dreieinhalb Jahre über die Konrad-Adenauer-Brücke geleitet werden soll. Bereits bis Ende 2017 soll das BASF-Gleis zwischen Hauptbahnhof und Werk ins S-Bahn-Netz eingebunden werden. Die Tunnel für die Stadtbahn sollen zurückgebaut werden.

Baudezernent Klaus Dillinger (CDU) zufolge eröffnen die Nordkopf-Neuerungen auch Chancen für eine Grünachse vom Ebert- über den Friedenspark bis zum Rhein. Zudem hat er neue Entwicklungsflächen für die Innenstadt im Visier. Stichwort „City West“, darunter 30.000 Quadratmeter im Bereich der Dessauer Straße. Ganz wichtig für ihn: Die Gesamtbauzeit verkürzt sich nach den verfeinerten Plänen auf unter acht Jahre, die Phase der massiven Verkehrsbehinderungen von fünf auf viereinhalb Jahre. Ein Verkehrskonzept für großräumige Umleitungen werde erarbeitet.

Die Krux bei der Sache: Weniger Kurven bedeuten mehr Kosten. Statt der bisher geschätzten 278 geht Kämmerer Dieter Feid (SPD) jetzt von 291 Millionen Euro aus – ein Plus von fünf Prozent. Eingerechnet ist dabei der Teilabriss des Rathaus-

Centers, nicht aber die fällige Entschädigung an den Eigentümer. Zehn Millionen Euro hat die Stadt bereits in Vorarbeiten investiert, weitere 30 Millionen werde sie in die Hand nehmen. „Es gibt Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer, das ist ein überzeugendes Gesamtpaket“, bilanzierte Feid. Dillinger sieht's ähnlich: „Die Kostenanpassung gegenüber der Ursprungsvariante ist gerechtfertigt, zumal wir während des Bauens auf teure Provisorien verzichten können.“

Ursächlich für den Mehraufwand sind unter anderem die Straßen- und Gleisverlegungen sowie der Bunker-Rückbau. Dessen drei Meter dicke Decke soll mit einem speziellen Sprengverfahren abgetragen werden. Bauzeit: ein Jahr. Kosten: knapp eine Million Euro. Am 23. März entscheidet der Stadtrat.

NOCH FRAGEN?

Bürgerbeteiligung bis 25. Februar unter www.ludwigshafen-diskutiert.de. Info-Tag am 14./21. Februar, 10 bis 13 Uhr, im Stadtbau-Center, Rathausplatz 10-12.

ZUR SACHE

Fahrplan nach dem Abriss der Hochstraße Nord (2018)

Baujahr 1: Rückbau der Rathaus-Mall und Start der Bauarbeiten zur Verlegung der Rheinuferstraße.
Baujahr 2: Beginn starker Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B 44 und im nachgeordneten Straßennetz während des Berufsverkehrs.
Baujahr 3: Vollsperrung der Stadtbahnlinie 6 für dreieinhalb Jahre, Umleitung in dieser Zeit über die Konrad-Adenauer-Brücke.
Baujahr 5,5: Hauptfahrbahnen der B 44 sind wieder durchgängig befahrbar (nach viereinhalb Jahren).
Baujahr 7: Umlegung der Stadtbahnlinien 7 und 8, sie werden für zweimal zwei Wochen voll gesperrt.
Baujahr 7: Rückbau der Brückenbauwerke und der Stadtbahnlinie entlang der Dessauer Straße.
Baujahr 7,75: Abschluss der Bauarbeiten für die Stadtstraße. (ier)
 (Quelle: Stadtverwaltung)

Abbildung 35: Ludwigshafener Rundschauf 10.02.2015.

Abbildung und Tabellen

Abbildung 1: Überblick über den zeitlichen Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung.	8
Abbildung 2: Startseite der aktualisierten Online-Plattform Startseite der aktualisierten Online-Plattform	10
Abbildung 3: Videos zum Planungsstand und zum Verkehrsfluss im aktualisierten Informationsbereich	10
Abbildung 4: Frage-Antwort-Forum auf der Online-Plattform zur zweiten Beteiligungsabschnitt. ...	11
Abbildung 5: Detailansicht einer Frage und die zugehörige Antwort der Verwaltung inkl. Nutzerkommentare.	12
Abbildung 6: Besucherinnen und Besucher beim fünften Bürgerforum zur „weiterentwickelten Stadtstraße“.	14
Abbildung 7: Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse und die Beigeordneten Klaus Dillinger und Dieter Feid informierten über den aktuellen Planungsstand.....	15
Abbildung 8: Planerinnen und Planer beantworteten die Fragen der Besucherinnen und Besucher zur vorliegenden Planung der Stadtstraße.	15
Abbildung 9: Informationsausstellung zur „weiterentwickelten Stadtstraße“.	16
Abbildung 10: Bürgerinnen und Bürger informierten sich über per Computersimulation in Echtzeit. 16	
Abbildung 11: Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafener vor den Plakatwänden.	17
Abbildung 12: Besucherinnen und Besucher im Gespräch mit Planerinnen und Planern.	17
Abbildung 13: Besucherinnen und Besucher informieren sich während der Informationssamstage ...	18
Abbildung 14: Beigeordneter Klaus Dillinger informierte die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den aktuellen Stand der Planungen.	18
Abbildung 15: Besucherinnen und Besucher der Mitarbeiterinformationen zur weiterentwickelten Stadtstraße.....	19
Abbildung 16: City-Light und Flyer zum zweiten Abschnitt der Öffentlichkeitsbeteiligung „City West – Stadtstraße lange: Wie geht es weiter?“	20
Abbildung 17: Eingegangene inhaltliche Fragen sortiert nach Blickwinkel. (N=198, Mehrfachcodierung).	23
Abbildung 18: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Entwicklungschancen“ (N=24).	27
Abbildung 19: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Kosten“ (N=19).	30
Abbildung 20: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Nachbarn“ (N=43).	33
Abbildung 21: Themenschwerpunkte im Blickwinkel „Verkehr“ (N=94).	41
Abbildung 22: Beteiligung auf www.ludwigshafen-diskutiert.de im Zeitverlauf.	45
Abbildung 23: Registrierte Nutzerinnen und Nutzer auf der Plattform.	47
Abbildung 24: Registrierte Teilnehmende auf der Online-Plattform nach Geschlecht.....	48
Abbildung 25: Registrierte auf der Online-Plattform nach Altersgruppen.	48
Abbildung 26: Registrierte auf der Online-Plattform nach Altersgruppen.	49
Abbildung 27: Registrierte auf der Online-Plattform nach Hintergrund.	50

Abbildung 28: Feedbackwände auf dem fünften Bürgerforum im Pfalzbau.....	51
Abbildung 29: Rheinpfalz 12.02.2015. Abbildung 30: Artikel der Rheinpfalz 02.02.2015.	52
Abbildung 32: Rheinpfalz 11.02.2015.....	53
Abbildung 31: Mannheimer Morgen 11.02.2015	53
Abbildung 33: Mannheimer Morgen 11.02.2015	53
Abbildung 34: Mannheimer Morgen 10.02.2015.	54
Abbildung 35: Ludwigshafener Rundschau 10.02.2015.	55
 Tabelle 1: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten	21
Tabelle 2: Die zehn beliebtesten Downloads auf www.ludwigshafen-diskutiert.de	45