

City West: Wie geht es weiter? Entscheidung über die Fortführung der Planung auf Grundlage der „weiterentwickelten Stadtstraße,,

KSD 20150947

A N T R A G

Der Stadtrat beschließt, die „weiterentwickelte Stadtstraße“ der Entwurfsplanung, der Fördervoranfrage bei Bund und Land sowie für die Gespräche mit dem Eigentümer und Betreiber des Rathaus-Centers über Entschädigungsfragen beim Abbruch der nördlichen Mall zugrunde zu legen.

1. Vorbemerkungen

Die „weiterentwickelte Stadtstraße“ ist die technisch und planerisch überarbeitete „Stadtstraße lang“. Im Zuge der intensiven Beteiligungsphase im Januar und Februar 2014 sprach sich angesichts der Frage „City West: Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“ eine große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger für eine ebenerdige, lange Stadtstraße als Ersatz für die marode Hochstraße Nord aus. Am 24. März 2014 stimmte der Stadtrat ebenfalls mit großer Mehrheit für die „Stadtstraße lang“ als so genannte Vorzugsvariante. Die Vorzugsvariante ist diejenige Variante, auf deren Grundlage die Planungen weitergeführt werden. Mit der „weiterentwickelten Stadtstraße“ liegt diese Überarbeitung nun vor.

Während der Bürgerbeteiligung sowie der politischen Diskussion erhielt die Stadtverwaltung viele Anregungen und Ideen hinsichtlich der favorisierten „Stadtstraße lang“. Am wichtigsten war, dass der Verkehr auf der neuen Stadtstraße so gut wie möglich fließt. Zugleich sollten die Auswirkungen auf den Verkehr und das Umfeld während den Bauarbeiten so gering wie möglich gehalten werden. Diese betrafen vor allem Verbesserungsvorschläge zur Wegeverbindung für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. Sehr wichtig war den Teilnehmenden auch das Thema Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Die meisten Beiträge hierzu forderten einen Ausbau bzw. eine Verbesserung von diesem. Auch wiesen viele Bürgerinnen und Bürger daraufhin, dass der ÖPNV in der Bauzeit mitbeachtet werden müsse. Diesen und vielen anderen Fragestellungen haben sich die Ingenieure und Fachplaner in den vergangenen Monaten angenommen und geprüft, wie und wo Verbesserungen an der Planung vorgenommen werden können. Die nun vorliegende verfeinerte Planung der „weiterentwickelten Stadtstraße“ greift daher Anregungen und Kritikpunkte auf und bietet Lösungsvorschläge. Die nun abgeschlossene Vorplanung wurde im Zuge einer weiteren intensiven Informations- und Beteiligungsphase der Öffentlichkeit vorgestellt.

2. Bürgerbeteiligung

2.1. Das Verfahren

Das Beteiligungsverfahren „City West“ ist ein freiwilliges und konsultatives Verfahren. Vorrangiges Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Austausch und die Sichtbarmachung möglichst vieler Argumente, die bei der Entscheidung für eine Variante im Zuge der Vorplanung zu berücksichtigen sind. Die transparente Darstellung aller Entscheidungswege und Entscheidungen dient einem nachhaltigen Beteiligungsgedächtnis über alle Planungs- und Bau-schritte hinweg.

Die Agentur Zebralog hat dafür gemeinsam mit der Stadtverwaltung Ludwigshafen und der W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft (W.E.G.) Ludwigshafen ein medienübergreifendes Dialogverfahren entwickelt und begleitet. Dieses Dialogverfahren dient dem Ziel, Menschen in Stadt und Region umfassend und transparent über die Komplexität der Planung und das weitere Verfahren zu informieren und sie dadurch in die Lage zu versetzen, mit Ingenieuren, Stadtplanern und Verkehrsexperten sowie untereinander zu diskutieren und Bewertungen vorzunehmen. Am Ende eines Beteiligungsabschnittes werden alle Beiträge erfasst, zugeordnet und fließen zu einem Meinungsbild zusammen.

2.2. Schritte und Ergebnisse des Konsultationsverfahrens

Die erste intensive Phase der Bürgerbeteiligung „City West“ im Rahmen der so genannten Vorplanung ist in zwei Abschnitte untergliedert. Unter der Überschrift „City West: Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“ diskutierte von 20. Januar bis 20. Februar 2014 eine große Zahl von Bürgerinnen und Bürger darüber, welche Straßenvariante die ka-

putte Hochstraße Nord ersetzen soll. Dabei wurden vier Varianten gleichberechtigt aufbereitet und anhand von Blickwinkeln zur Diskussion gestellt. Während dieses ersten vierwöchigen aktiven Teilnehmungsabschnitts wurden knapp 9.800 individuelle Besucherinnen und Besucher der Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de mit mehr als 142.600 Seitenaufrufen registriert. Rund 1.000 Menschen nahmen an den beiden öffentlichen Bürgerforen teil, 184 Bürgerinnen und Bürger erkundeten bei den geführten Spaziergängen das Gelände unter der Hochstraße und rund 150 Personen gaben der Verwaltung eine schriftliche Rückmeldung mittels der ausgefüllten Fragebogen aus der Sonderausgabe der *neuen Lu*. Am Ende dieses ersten intensiven Teilnehmungsabschnitts stand ein in einem umfangreichen Auswertungsbericht festgehaltenes differenziertes Meinungsbild der Öffentlichkeit zur Verfügung: **Dabei sprach sich eine deutliche Mehrheit über alle Blickwinkel hinweg für die Variante „Stadtstraße lang“ als Ersatz für die Hochstraße Nord aus. Verbunden wurde dies mit klaren Hinweisen an die Ingenieurgemeinschaft und Verwaltung.**

Der Stadtrat votierte am 24. März 2014 in einer öffentlichen Sondersitzung mit großer Mehrheit für eine „Stadtstraße lang“ als Vorzugsvariante – und verband dies mit einem Aufgabenkatalog an die Adresse der Planer und der Stadtverwaltung. In den Folgemonaten wurden die Planungen an der Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“ verfeinert, überprüft und die Hinweise sowie Aufträge aus Politik und Bürgerschaft bearbeitet.

Im zweiten Abschnitt der Teilnehmungsphase zu „City West: Stadtstraße lang – wie geht es weiter?“ gab die Stadtverwaltung zusammen mit der von ihr beauftragten Ingenieurgemeinschaft öffentlich und detailliert Rückmeldung darüber, wie die Aufträge und Hinweise in die weitere Planung eingeflossen sind. Online und vor Ort stellten sich Ingenieure, Stadtplaner, Verkehrs- und Umweltexperten der Diskussion mit der Bürgerschaft, erläuterten die nun vorliegende „weiterentwickelte Stadtstraße“ und nahmen teilweise noch einmal Hinweise entgegen. Im Teilnehmungszeitraum des zweiten Abschnitts der Bürgerbeteiligung von 9. bis zum 25. Februar 2015 wurde die Online-Plattform insgesamt 3564 mal besucht und es wurden 2436 Besucherinnen und Besucher identifiziert. 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. Hinzu kommen jeweils die Besucherinnen und Besucher der Bürgerforen, der geführten Spaziergänge sowie der Informationsveranstaltungen vor Ort.

Die komplette Diskussion des zweiten Teilnehmungsabschnitts wurde wiederum in einem Auswertungsbericht zusammengefasst und veröffentlicht. Er wurde am 9. März 2015 vorgelegt. Zusammen mit dem ersten Auswertungsbericht „Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“ spiegelt er das Meinungsbild der ersten Teilnehmungsphase und den fachpolitischen Entscheidungsweg im Zuge der Vorplanung wider.

City West: die erste Teilnehmungsphase im Überblick

Juni/Juli 2013: Erarbeitung eines Teilnehmungskonzeptes

10. Dezember 2013: Freischalten der Vorschaltseite www.ludwigshafen-diskutiert.de

20. Januar bis 20. Februar 2014: moderierter Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de

Januar und Februar 2014: acht geführte Spaziergänge unter der Hochstraße Nord

Ab 20. Januar 2014: Verteilung des Stadtmagazins neue Lu mit integriertem Fragebogen

20. Januar 2014: 3 Bürgerforum im Pfalzbau

21. Januar bis 24. März 2014: Ausstellung mit Infotafeln zu allen Varianten und Themenfeldern im ersten Stockwerk des Rathauses

4. bis 20. Februar 2014: Ausstellung im Rathaus-Center

5. Februar 2014: 4. Bürgerforum

12. und 26. Februar 2014: Informationsveranstaltung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung

18., 20. und 23. Februar 2014 : Informationsveranstaltung für interessierte Schulklassen

26. Februar 2014: Veröffentlichung der quantitativen Auswertung aus dem Teilnehmungsprozess.

14. März 2014: Veröffentlichung der Abschlussdokumentation und der Auswertung aller Fragen, Anregungen und Bewertungen

24. März 2014: Stadtratsentscheidung über Vorzugsvariante „Stadtstraße lang“

Weiterentwicklung der Planung aufgrund von Stadtratsbeschluss und erstem Beteiligungsabschnitt.

Weiterentwicklung des Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes.

9. Februar 2015: Präsentation der „weiterentwickelten Stadtstraße“ im Stadtrat, beim Bürgerforum, Start des Online-Dialogs „City West: „Stadtstraße lang... wie geht es weiter?“

9. bis 25. Februar 2015: Online-Dialogs „City West: „Stadtstraße lang... wie geht es weiter?“

12. Februar und 4. März 2015: Informationsveranstaltung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung

12. Februar bis März 2015: Ausstellung zur „weiterentwickelten Stadtstraße“ im Rathaus

14. und 21. Februar 2015: Gesprächsangebot mit Planern und Ingenieuren für Bürgerinnen und Bürgern: im Infozentrum der W.E.G.

9. März: Veröffentlichung des Auswertungsberichts zum zweiten Beteiligungsabschnitt

2.3. Nächster Schritt

Die Plattform www.ludwigshafen-diskutiert bleibt im Netz und bietet in ihrer Bibliothek das Beteiligungsgedächtnis für das gesamte Verfahren.

Wenn weitere Planungsschritte vorliegen, werden passend dazu und entsprechend des Stadtratsbeschlusses vom 24. März 2014 Informations- und Beteiligungsangebote und -formate entwickelt und umgesetzt.

3. Vorschlag der Verwaltung, die „weiterentwickelte Stadtstraße“ den weiteren Planungen zu Grunde zu legen

3.1. Vorschlag der Verwaltung

Unter Beachtung der Anmerkungen der Bürger und Gremien hat die Verwaltung die Planungen zur „Stadtstraße lang“ optimiert und die „weiterentwickelte Stadtstraße“ ausgearbeitet.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile schlägt die Stadtverwaltung dem Stadtrat vor, die „weiterentwickelte Stadtstraße“ für die weiteren Verhandlungen sowie planerische Schritte festzulegen.

3.2. Begründung

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 den Verkehrsfluss und die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen insgesamt zu verbessern und die Belastungen während der Bauzeit zu verringern, schlägt die Verwaltung wesentliche Veränderungen am so genannten Nordbrückenkopf vor, also der Verbindung zwischen der Stadtstraße und der Kurt-Schumacher-Brücke. Durch den Abriss des Bunkers sowie durch die Verlegung der Rheinuferstraße sowie der Gleise der Stadtbahnlinien 7 und 8 nach Osten kann der Autoverkehr besser und übersichtlicher geführt werden. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer finden wiederum durchgängige, sichere und gut begreifbare Wegeverbindungen vor. Auch wenn es bei einer veranschlagten Bauzeit von rund 7,75 Jahren bleibt, können während dieser Zeit die verschiedenen Bauabläufe deutlich besser miteinander verknüpft

werden, was zu einer Verringerung der Belastung führt. Vor allem der Zeitraum der kritischen Bauphasen – nur je eine Fahrspur in West-Ost-Richtung - verkürzt sich von 5 auf 4,5 Jahre. Zudem kann der Verkehr in der Zollhofstraße während der Bauzeit besser fließen. Auch können die Straßenbahnen der Linien 7 und 8 bis auf wenige Wochen während der gesamten Bauzeit ungehindert genutzt werden. Die Linie 6 wird für ca. 3,5 Jahre über die Konrad-Adenauer-Brücke und den Berliner Platz umgeleitet. Durch die klarere Anordnung der Straßen und Rampen entstehen kompaktere und besser nutzbare Freiflächen in unmittelbarer Nähe zum Rathauscenter und zum Stadtteil Nord/Hemshof, was den Entwicklungschancen sowie dem Raumgefühl zugutekommt. Aufgrund der deutlichen verkehrlichen Verbesserungen bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ steigen die reinen Baukosten von 267 auf rund 280 Millionen Euro. Wie bei der „Stadtstraße lang“ liegen die Feinstaub- und Stickoxid-werte bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ unter den zulässigen Grenzwerten. Auch die Anforderungen an den Lärmschutz werden unverändert eingehalten; im Bereich des Hemshofes sogar verbessert.

Verkehr

Für alle Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer bietet die „weiterentwickelte Stadtstraße“ wesentliche Verbesserungen: sowohl während der Bauzeit als auch nach ihrer Fertigstellung. Die „weiterentwickelte Stadtstraße“ mit dem neu geordneten Nordbrückenkopf verläuft weitgehend geradlinig; die kritisierte scharfe Kurve von BASF oder Mannheim kommend entfällt. Gemessen an der „Stadtstraße lang“ konnte der Verkehrsfluss noch einmal verbessert werden. Die „weiterentwickelte Stadtstraße“ bringt u.a. folgende Verbesserungen:

- Einfachere Verkehrsführung für Individualverkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger
- Betrieb der Straßenbahnlinie 7 und 8 während der Bauzeit ist gesichert
- Flachere Rampen für Radfahrer
- Offene Straßenbahn-Haltestelle als Umsteigeknotenpunkt zu den auf der Stadtstraße fahrenden Buslinien

Entwicklungschancen

Durch die Neuordnung am Nordbrückenkopf, verbunden mit der Reduzierung von Auf- und Abfahrtsrampen, entstehen nun erstmals zusammenhängende (Bau-) Flächen östlich der Dessauer Straße zwischen Hemshof und den heutigen Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke. Zudem können durch die Verlegung der Straßenbahntrassen auch Flächen, die unmittelbar an das Rathauscenter angrenzen, für bauliche Zwecke genutzt werden. Während der Bauzeit sind hier Parkplätze vorstellbar, danach könnte ein Parkhaus gebaut werden. Insgesamt führt die neue Straßenplanung nicht nur zu Bauflächengewinnen, sondern auch zu stadträumlichen Verbesserungen wie beispielsweise durch die nun mögliche beidseitige Bebauung der Dessauer Straße oder durch die Möglichkeit, den Rathausplatz und den Ludwigsplatz räumlich besser zu fassen. Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, sind in diesem Bereich auch Grünflächen geplant.

Kosten

Die Gesamtkosten für den Bau der „weiterentwickelten Stadtstraße“ liegen nach derzeitigem Stand bei rund 280 Millionen Euro. Die Kosten beziehen sich auf einen voraussichtlichen Baubeginn 2018. Bei der „Stadtstraße lang“ wurden die geschätzten Kosten, ebenfalls auf einen voraussichtlichen Baubeginn 2018 hochgerechnet, im Januar 2014 mit rund 267 Millionen Euro angegeben.

Zwischenzeitlich ergaben sich jedoch zusätzlich erforderliche Investitionen in Höhe von 8 Millionen Euro, so dass den 280 Millionen Euro der „weiterentwickelten Stadtstraße“ 275 Millionen Euro für die „Stadtstraße lang“ gegenüber stehen.

Die Kostenerhöhung ergibt sich aus den Erfordernissen die Straßenbahnlinien 7 und 8 während der Bauzeit ohne Einschränkungen nutzen und die Verkehre deutlich klarer sowie übersichtlicher führen zu können. Für den Betrieb der Straßenbahnlinien 7 und 8 während der Bauzeit wären in der ursprünglichen Lösung Investitionen in ein Provisorium, den so genannten C-Tunnel, in Höhe von rund 5,75 Millionen Euro erforderlich gewesen. Der Abriss des Würfelbunkers zur Verbesserung der Sichtbeziehungen schlägt hier mit Kosten von 2,25 Millionen Euro zu Buche. Zudem hätte die Nutzung des seit 2008 stillgelegten C-Tunnels städtebauliche Nachteile, da der Tunnel einerseits nicht überbaut werden kann und sich andererseits negativ auf die Höhenlage der Stadtstraße ausgewirkt hätte. Die nun vorliegende Planung für die „weiterentwickelte Stadtstraße“ vermeidet große Ausgaben für eine Übergangslösung und sorgt damit für nachhaltigere Investitionen. Kostenfaktoren sind, neben dem auch hier erforderlichen Abriss des „Würfelbunkers“, die Verlegung der Rheinuferstraße und die Anpassung der Abfahrtsrampe für die Straßenbahnlinie 6. Durch diese baulichen Maßnahmen kann wesentlichen Anregungen und Kritikpunkten aus der Bürgerbeteiligung sowie der politischen Diskussion Rechnung getragen werden. Die Mehrkosten hierfür betragen im Vergleich zur fortgeschriebenen Kostenschätzung der „Stadtstraße lang“ 5 Millionen Euro oder 1,8%.

Unterhalt

Die jährlichen Unterhaltskosten für die „weiterentwickelte Stadtstraße“ bewegen sich auf dem Niveau der „Stadtstraße lang“. Bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ reduziert sich zwar der Anteil der Brücken, dafür steigt der Anteil der Tunnelbauwerke.

Vernetzung

Wie bei der „Stadtstraße lang“ kommen auch bei der „weiterentwickelten Stadtstraße“ rund elf Millionen Euro hinzu, um Anschlüsse an vorhandene Straßen und neue städtebauliche Erschließungen herzustellen.

Mit dieser Vorlage wird die Entscheidung über die im weiteren Planungsprozess fortzuentwickelnde Variante erbeten. Diese wird Grundlage für die Verhandlungen mit Bund und Land über die Finanzierung des Vorhabens sein sowie Grundlage für die Gespräche mit dem Eigentümer und Betreiber des Rathaus-Centers über Entschädigungsfragen beim Abbruch der nördlichen Mall. Parallel dazu wird die Entwurfsplanung betrieben mit dem Ziel, bis 2016 die Grundlagen für den förmlichen Förderantrag und die Genehmigung der Entwurfsplanung zu schaffen. Als Baubeginn wird das Jahr 2018 angestrebt.

Die Empfehlung der Verwaltung an den Stadtrat, die „weiterentwickelte Stadtstraße“ als Vorzugsvariante für weitere Verhandlungen und Planungen festzulegen, reflektiert somit sowohl die fachlich-planerischen Analysen als auch das durch das Beteiligungsverfahren entstandene Meinungsbild.