

25.01.2016

Solides Planungsfundament für City West

Viele Vorschläge für besseres ÖPNV-Angebot – Weitere Verbesserungen am Nordbrückenkopf – Bürgerdialog 2016 startet

Stabilität bei der Bauzeitenplanung und den Kosten, ein umfangreiches Angebot zur Verbesserung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), klare Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmer rund um den neuen Nordbrückenkopf sowie ein IT-gestütztes Verkehrslenkungssystem sind wichtige Ergebnisse der vertieften Planung an der neuen Stadtstraße. Über alle Ergebnisse informiert die Stadtverwaltung in einem Bürgerforum, im Internet und in einer Ausstellung. Sie gibt Antworten auf Hinweise und Aufträge der vorangegangenen Bürgerbeteiligung und stellt Lösungsvorschläge vor. Die erste intensive Phase der Bürgerbeteiligung in diesem Jahr endet am 15. Februar.

OB Lohse: Verwaltung hält ihr Versprechen

Planer und Ingenieure legen ein gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben erarbeitetes Bündel an Vorschlägen auf den Tisch, wie das Angebot für das Fahren mit Bussen und Bahnen während des Abrisses der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadtstraße nachhaltig verbessert werden kann. Ein weiteres wichtiges Themenfeld ist die Stadt- und Grünplanung. Hierzu stellen die Stadt- und Landschaftsplaner Grundüberlegungen vor, die im Mai in einem eigenen Bürgerdialog intensiv erörtert werden sollen. "Wir halten unser Versprechen und führen unseren Bürgerdialog zu City West konsequent fort. Zu Beginn dieses Jahres steht die Verfahrenstransparenz im Mittelpunkt. Wir zeigen öffentlich und ausführlich, an welchen Themen die Ingenieure und Planer in den vergangenen Monaten gearbeitet haben und was die Ergebnisse sind. Wir unterbreiten den stadträtlichen Gremien und der Bürgerschaft Vorschläge, wie wir mit ihren Hinweisen und Aufträgen umgehen möchten. Es gibt noch einmal richtig gute Verbesserungen, aber auch wichtige Informationen zu unserem großen Vorhaben. Wir freuen uns auf einen weiteren konstruktiven Bürgerdialog, denn es geht um die Entwicklung unseres neuen Stadtquartiers aus allen Blickwinkeln", erklärt Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse.

ÖPNV: Neue Expresslinien und Busverbindungen

Das Stadtbahnliniennetz wird während der Bauzeit weitgehend so bleiben wie es ist. Eine wesentliche Veränderung ergibt sich allerdings für die **Linie 6** von Rheingönheim nach Mannheim. Weil die Auffahrt zur Kurt-Schumacher-Brücke nicht möglich ist, muss die Linie 6 über die Konrad-Adenauer-Brücke geführt werden. Um eine attraktive Linienführung zu erreichen, schlägt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) vor, die Linie 6 mit der Linie 2 auf Mannheimer Seite zu verknüpfen. Von Rheingönheim führt diese Linie dann über die Mannheimer Innenstadt nach Feudenheim, die Linie 2 stattdessen von Neckarstadt-West nach Neuostheim. Die letztendliche Entscheidung zur genauen Linienführung in Mannheim wird noch durch die Stadt Mannheim getroffen.

Zusätzlich sollen **drei neue Expresslinien** im Berufsverkehr morgens und nachmittags eingeführt werden: Sie verkehren im 20-Minuten-Takt. In Kombination mit den bestehenden Linien ergibt sich für die Fahrgäste in den Hauptachsen fast ein Fünf-Minuten-Takt. Zwei dieser Linien sind rheinüberschreitend und verbinden Oggersheim (Linie 14) und Rheingönheim (Linie 15) mit Mannheim. Die dritte Zusatzlinie (Linie 12) verkehrt innerhalb Ludwigshafens zwischen Rheingönheim und Friesenheim. Deren Aufgabe soll es sein, den umsteigefreien Verkehr

zwischen dem Süden und Norden von Ludwigshafen beziehungsweise zur BASF zu stärken.

Mit einer **direkten Busverbindung** zwischen Oggersheim über die Melm nach Oppau kann diese Strecke zukünftig bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die Planer schlagen daher den Bau einer direkten eigenständigen Bustrasse von der Melm nach Oppau vor. Die neue Verbindung, die ausschließlich für Busse, Radfahrerinnen und Radfahrer vorgesehen ist, kann nach den Bauarbeiten weiter genutzt werden. Ein weiterer Vorschlag ist, die neue Buslinie 84 zwischen Oppau und Frankenthal künftig im 30-Minuten-Takt fahren zu lassen. Dadurch erreichen die Fahrgäste mehr Anschlüsse am Hauptbahnhof Frankenthal. Neu ist der Vorschlag, eine direkte Busverbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und Mannheim-Sandhofen einzurichten. Im innerstädtischen Bereich sind während der Bauarbeiten Vorrangschaltungen sowie teilweise Busspuren vorgesehen, um gute Verbindungen mit dem ÖPNV zu gewährleisten.

Um die Vorschläge umzusetzen, müssen Verkehrsbetriebe und Stadtverwaltung Anpassungen an der Infrastruktur vornehmen. Die vorläufige Betriebskostenschätzung für alle Maßnahmen liegt bei den zusätzlichen Bahnfahrten bei rund 1,5 Millionen Euro im Jahr; für die zusätzlichen Busverkehre wird mit gut 540.000 Euro pro Jahr gerechnet. Die Investitionen in die Infrastruktur werden auf rund sechs Millionen Euro netto insgesamt geschätzt.

Dillinger: Vorschläge sind nachhaltige Verbesserungen

"Bürgerschaft und Stadtrat haben uns aufgefordert, ein Konzept zu erarbeiten, wie der ÖPNV vor allem während der Bauzeit so organisiert werden kann, dass er attraktiv ist und zugleich auch eine Alternative zum Auto darstellt. Daher legen wir heute ein ganzes Bündel an Vorschlägen vor. Die Investitionen, die dafür getätigt werden müssen, kommen Ludwigshafen zugute, denn wir bauen unser ÖPNV-Angebot weiter aus und können vieles, was nun entsteht, auch nach Abschluss der Bauarbeiten nutzen. Insofern bedeuten diese Vorschläge auch nachhaltige Verbesserungen", betont Baudezernent Klaus Dillinger.

Eine weitere verkehrliche Entlastung wird ab 2018 erwartet, wenn **S-Bahnen** direkt auf das BASF-Werksgelände fahren können. Zudem sollen die Platzkapazitäten der S-Bahnen von Kaiserslautern beziehungsweise Neustadt kommend erhöht werden. Auf der Bahnstrecke Richtung Worms und Mainz wird durch den Ausbau der Bahnsteige der S-Bahnmäßige Betrieb möglich. Auch an der Rhein-Haardt-Bahn wurden technische Verbesserungen vorgenommen. Darüber hinaus sollen in Ludwigshafen weitere Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen gebaut werden. Außerdem könnte der Park&Ride-Platz an der Haltestelle Giuliani erweitert werden.

Nordbrückenkopf: Mehr Komfort für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer

Verbesserungen sehen die Planungen auch für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor. Vor allem am Nordbrückenkopf, der Verbindung zwischen der Stadtstraße und der Kurt-Schumacher-Brücke, haben die Ingenieure ihre Überlegungen noch einmal konkretisiert und dabei Hinweise aus der Bürgerbeteiligung aufgenommen: Die **Abfahrt** von der Kurt-Schumacher Brücke aus Mannheim Richtung BASF wurde **begradigt, Fuß- und Radwege einfacher und besser miteinander verknüpft** und eine **neu gestaltete Abbiegemöglichkeit von Mannheim kommend** auf die Stadtstraße in Richtung Rheinuferstraße geschaffen. Darüber hinaus ist die **neue Lage der Stadtbahnhaltestelle Gartenstraße** nun günstiger für Fahrgäste. Sie ist weiter nach Süden gerückt und liegt nun nahezu mittig zwischen den Haltestellen Rathaus und Hemshofstraße. Die Haltestelle liegt außerdem nun mit beiden Enden direkt an Fußgängerüberwegen.

Stabil blieben indessen **Kostenschätzung** und **Bauzeitenplanung**. Die Bauzeit liegt nach wie vor bei rund 7,75 Jahren, wobei es aber nur über viereinhalb Jahre zu starken Verkehrsbeeinträchtigungen kommen wird. Der Kostenansatz für den Abriss der Hochstraße

Nord und den Bau der Stadtstraße liegt unverändert gegenüber dem Frühjahr 2015, als die "weiterentwickelte Stadtstraße" als Planungsgrundlage verabschiedet wurde, bei rund 280 Millionen Euro. Hinzukommen elf Millionen Euro, die für Erschließungsarbeiten im neuen Stadtquartier veranschlagt sind. Nicht enthalten sind Kosten für eine Entschädigung von Eigentümern und Betreibern der Rathaus-Mall, da diese in Teilen zurückgebaut wird.

Feid: Überregionale Bedeutung muss sich bei Finanzierung niederschlagen

"Dass wir mit unserem Kostenansatz, aber auch bei den Bauzeiten stabil sind und uns nicht groß korrigieren müssen, zeigt, wie tiefgehend und sorgfältig die Planungen tatsächlich sind. Es wurde bereits im Vorfeld viel Planungsarbeit geleistet, da wir ein solides Fundament für die Bürgerbeteiligung und die politischen Gremien haben wollten. Die Verhandlungen zur Rathaus-Mall sind konstruktiv und ergebnisorientiert. Wir hoffen sehr, dass es uns in den nächsten Monaten gelingt, zusammen mit unseren Gesprächspartnern eine einvernehmliche Lösung erzielen zu können. Wir erhoffen uns aufgrund der umfangreichen Vorbereitung eine breite Unterstützung bei der Finanzierung des Vorhabens durch Bund und Land, denn es geht hier um eine Verkehrsader von überregionaler Bedeutung und diese Tatsache muss sich auch in der Finanzierung deutlich niederschlagen", erklärte Kämmerer Dieter Feid. "Ludwigshafen kann das Projekt nicht alleine stemmen! Aus unserer Sicht bedarf es im Rahmen einer gerechten und nachhaltigen Finanzierung einer Bundesbeteiligung von mindestens 60 Prozent und einer Landesbeteiligung von mindestens 25 Prozent an den förderfähigen Kosten, also mindestens dem Fördermix im Rahmen der seinerzeitigen Errichtung der Hochstraße-Nord."

IT-gestütztes Verkehrslenkungs- und Informationssystem für Stadt und Region

Aufgrund der Bedeutung des Vorhabens für den regionalen und den innerstädtischen Verkehr haben Ingenieure Vorschläge für ein aufeinander abgestimmtes und IT-gestütztes Verkehrslenkungskonzept erarbeitet. Auch hier greifen sie Hinweise aus der Bürgerbeteiligung sowie den stadträtlichen Aufträgen auf. Damit Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auch während der viereinhalbjährigen intensiven Bauphase so stressfrei wie möglich an ihr Ziel gelangen, ist ein so genanntes Drei-Zonen-Konzept vorgesehen. In der ersten Zone sollen überregionale Verkehre auf den Autobahnring, bestehend aus A 6 und A 61 mit den Rheinbrücken bei Mannheim-Sandhofen und Speyer, umgeleitet werden. Regionale Verkehre sollen den Bundesstraßenring B 9 nutzen. Die innere Zone sollte nur noch dafür genutzt werden, innerstädtische Ziele zu erreichen.

Eng verbunden ist das "Drei-Zonen-Konzept" durch den Aufbau eines IT-gestützten dynamischen Verkehrslenkungs- und Informationssystems für Ludwigshafen. Das bedeutet: Informationen über freie Strecken, Staus, Sperrungen – also alles, was zur "Reisezeit" gehört – können in Echtzeit abgerufen werden. Auch gibt es immer aktuelle Hinweise und Empfehlungen, auf weniger stark belastete Strecken auszuweichen. Auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten werden Fahrgeschwindigkeiten auf bestimmten Strecken und Reisezeiten ermittelt, die auf digitalen Informationstafeln den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern in Echtzeit mitgeteilt werden. Diese Informationen können auch über eine spezielle App abgerufen werden.

"Ob verbessertes ÖPNV-Angebot, intelligentes Verkehrslenkungssystem, neue Verbindungen am Nordbrückenkopf – all diese Themenfelder wurden in unserer Bürgerbeteiligung 2014 und 2015 erarbeitet und intensiviert. In ausführlichen Auswertungsberichten kann all dies immer nachgelesen werden, gleichermaßen als Gedächtnis für das Verfahren. Der Stadtrat hatte sein Ja zur Stadtstraße mit einem Aufgabenkatalog an die Verwaltung verbunden. Wir beziehen uns bei den vorliegenden Vorschlägen und Ergebnissen auf die stadträtlichen Aufträge und die Bürgerbeteiligung. Wir denken, dass so gemeinsam ein solides Planungsfundament für City West geschaffen wird", sagte OB Lohse.

