

10.04.2019

Von der Hochstraße Nord zur Stadtstraße

Die Hochstraße Nord ist so kaputt, dass sie wirtschaftlich nicht saniert, sondern ersetzt werden muss. Eine ebenerdige und leistungsfähige Stadtstraße soll künftig die A 650 im Westen mit der Kurt-Schumacher-Brücke verbinden. Vorbereitende Arbeiten für den Abriss der Hochstraße Nord starten in diesem Jahr. Zurzeit läuft für das Vorhaben das Planfeststellungsverfahren, die wichtigste und gesetzlich klar geregelte Planungsetappe. Herr des Verfahrens ist dabei der Landesbetrieb Mobilität als übergeordnete Straßenbaubehörde.

Die Stadtverwaltung, die von einer fachübergreifend arbeitenden Ingenieurgemeinschaft unterstützt wird, liegt **mit ihrem Projekt im Zeitplan**. Parallel werden bereits die nächsten Schritte, wie die Ausführung der Bauarbeiten, geplant. All dies bedarf eines Vorlaufs, um Rechtsvorschriften einzuhalten, muss in den politischen Gremien erörtert werden und ist auch Gegenstand der Bürgerbeteiligung.

Die Ausgangslage

Die Hochstraße Nord weist große Schäden und Defizite auf. Weil eine Sanierung wirtschaftlich nicht möglich ist, plant die Stadtverwaltung gemeinsam mit einer beauftragten Ingenieurgemeinschaft sowie weiteren externen Fachleuten einen Ersatz für die Hochstraße Nord. Auch übergeordnete Behörden sind eingebunden. Der Bund und das Land Rheinland-Pfalz teilen die Auffassung der Stadt Ludwigshafen und der Fachleute. Sie sagten bereits im Jahr 2011 ihre Unterstützung für einen Ersatzbau zu. Grundbedingungen sind: Der Ersatz für die Hochstraße Nord muss der überregionalen Bedeutung der Straße gerecht werden, also den zur erwartenden Verkehr aufnehmen können, und er muss wirtschaftlich und nachhaltig sein. Die Stadt Ludwigshafen sieht eine Chance für die Stadtentwicklung: In City West können neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen.

Das Planungsverfahren

Die gründliche Vorbereitung eines großen Infrastrukturvorhabens, das in ein Planfeststellungsverfahren mündet, ist aufwändig und dauert Jahre. Denn es ist **wichtig, dass alle gesetzlichen Planungsschritte eingehalten werden: Dies sorgt für Transparenz und dafür, dass sich alle vorschriftsmäßig beteiligen können. Damit stärkt das Planungsrecht demokratische Prozesse und sorgt für Kontrolle.**

Warum und wie der Abriss der Hochstraße Nord erfolgt, welche Möglichkeiten technisch überhaupt machbar sind, haben Experten*innen aus unterschiedlichen Fachperspektiven geprüft und berechnet. Externe Gutachten mussten eingeholt werden. Die Stadtverwaltung Ludwigshafen wurde und wird von einer fachübergreifend arbeitenden Ingenieurgemeinschaft maßgeblich unterstützt – als **Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung**.

Die Stadtverwaltung Ludwigshafen hat zudem sehr frühzeitig auf eine **intensive Bürgerbeteiligung** gesetzt. Bürger*innen wurden umfassend informiert und konnten sich von Beginn an begründet eine Meinung bilden. Hinweise aus der Bürgerbeteiligung flossen dadurch sehr frühzeitig in die Planung ein und sorgten für mehr Planungssicherheit.

Weichenstellung für die Stadtstraße

Vor allem in den Jahren 2014 und 2015 wurde intensiv über den Ersatz für die kaputte Hochstraße Nord diskutiert. Die Stadtverwaltung startete eine Variantendiskussion, indem sie als Ergebnis umfangreicher Prüfungen vier technisch machbare Ersatzvarianten für die Hochstraße Nord gleichberechtigt gegenüberstellte: Diese reichten vom Bau einer neuen

Brückenkonstruktion als Ersatz bis hin zum Bau der Stadtstraße. Von den Bürger*innen wollte die Stadtverwaltung genau wissen, was ihnen bei der weiteren Planung besonders wichtig ist. Also fragte sie nach Kriterien wie dem Verkehr, der Umwelt oder den Bauzeiten. **Über alle Blickwinkel hinweg fand die Stadtstraße die größte Zustimmung. Bürger*innen gaben den Planer*innen allerdings auch klare Hinweise mit auf den Weg und meldeten Verbesserungsvorschläge an.** Der Stadtrat stimmte 2014 mit großer Mehrheit dafür, mit der Stadtstraße weiter zu planen. Er verband sein Votum mit klaren Arbeitsaufträgen.

Die Bürgerbeteiligung wurde auch von außen als vorbildlich eingestuft und gewann den Deutschen Ingenieurspreis und den Preis für online-Partizipation. Zudem war und ist das Verfahren Gegenstand von Fachveröffentlichungen und -veranstaltungen.

Weitere Planungsschritte

Ingenieurgemeinschaft und Stadtverwaltung nahmen Hinweise und Aufträge von Bürgerschaft und Politik in ihre weitere Planung auf. Der öffentliche Personennahverkehr gewinnt dadurch mehr Gewicht. Im Zuge einer eigenen Bürgerbeteiligung (2016) wurden Verbesserungsideen erörtert und von Verkehrsfachleuten bewertet. Sie fließen ein in ein **ÖPNV-Konzept**, das der Ludwigshafener Stadtrat 2018 diskutierte und verabschiedete. Es bietet künftig **neue Straßenbahn-Expresslinien im Berufsverkehr, ergänzende Buslinien und eine bessere Verknüpfungen der Linien. Die Verkehrsführung der Stadtstraße** wurde noch einmal überdacht und kann nun durch den Abriss des Würfelbunkers deutlich **vereinfacht** werden. Auch bessere und klarere **Verbindungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen** sind Ergebnis politischer Aufträge und Bürgerbeteiligung. Ebenso erste Überlegungen für das **Grünkonzept** und zu der Verbindung der Quartiere Mitte und Nord.

Wichtig: Die **Verkehrsführung während der Bauarbeiten** wurde genau durchdacht: Es wird keine Vollsperrung geben. Das **Drei-Zonen-Konzept** für den überregionalen, regionalen und innerstädtischen Verkehr wurde 2016 entwickelt und wird seit 2018 mit dem **Masterplan Green City** verknüpft. Die Anliegen von Luftreinhaltung und Mobilität sollen in digital gestützte Verkehrslenkungssysteme fließen, die den Bürger*innen vor Beginn der Bauarbeiten zur Verfügung stehen. Im Jahr 2017 legt die Stadtverwaltung die Entwurfsplanung vor – eine bereits sehr ausgearbeitete Planung für die Stadtstraße. Bund und Land geben eine **Finanzierungszusage**. 2018 startet der Landesbetrieb Mobilität als übergeordnete Straßenbaubehörde das **Planfeststellungsverfahren** "für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen im Zuge der B 44".

Merkmale der Stadtstraße

Die neue Stadtstraße ersetzt die kaputte Hochstraße Nord. Sie ist eine mehrspurige, rund 860 Meter lange, ebenerdig Straße und verläuft zwischen der Lorientallee und Kurt-Schumacher-Brücke. Sie kann den **Verkehr nachweislich aufnehmen** und ist zugleich die **wirtschaftlichste Variante**, da sowohl Bau- als auch Unterhaltskosten deutlich unter denen für eine neue große Brücke liegen. Die **Gesamtbauzeit** liegt bei rund 7,75 Jahren, **starke Verkehrsbeeinträchtigungen** wird es rund viereinhalb Jahre geben. Sie hat von allen erörterten Varianten das größte städtebauliche Potenzial; durch sie entsteht mehr Platz für Wohnungen und Büros.

Nächste Schritte

Der Abriss der Hochstraße Nord wird derzeit vorbereitet. Im Frühjahr 2019 gibt es Rodungsarbeiten am Spitzbunker als Vorbereitung für Leitungsumlegungen, im Sommer 2019 beginnen die Vorbereitungsarbeiten am C-Tunnel, wo ab Anfang 2020 mit dem Verlegen von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen begonnen wird. Mitte 2020 wird dann das erste Baufeld in West freigemacht und der "Würfelbunker" wird abgerissen. 2021 beginnt der Bau der Brücke über die Bahnanlagen im Westen. Dies ist zugleich Auftakt für den Abriss.

Info

Mehr zur zum Abriss der Hochstraße Nord und dem Bau der Stadtstraße auf www.ludwigshafen-

diskutiert.de. Einen virtuellen Rundgang mit Dipl.-Bauingenieurin Anke Janker, Bereich Tiefbau, der Stadtverwaltung, finden Interessierte hier: www.youtube.com/StadtLudwigshafen. Einen Einblick in die Geschichte der Hochstraßen gibt Stadtarchivar Dr. Stefan Mörz im Interview www.youtube.com/StadtLudwigshafen.