



Ludwigshafen diskutiert: „Abriss der Hochstrasse Nord ... und was kommt danach?“

Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung
www.ludwigshafen-diskutiert.de

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

Herausgeber:

Stadt Ludwigshafen

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

Dieser Bericht wurde von der ZebraLog GmbH & Co.KG März 2014 im Auftrag der Stadt Ludwigshafen und der W.E.G. erstellt.

zebralog

Ansprechpartner:

Oliver Märker

Christina Rucker

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

17. März 2014

Inhaltsverzeichnis

1.	Steckbrief der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“	4
2.	Einleitung	5
3.	Vorstellung des Verfahrens.....	6
	3.1. Gegenstand	6
	3.2. Zielsetzung	6
	3.3. Ablauf und Bausteine der Öffentlichkeitsinformation und –beteiligung	7
	3.4. Kommunikation	22
4.	Die Inhalte der Öffentlichkeitsbeteiligung	23
	4.1. Bauzeiten	28
	4.2. Entwicklungschancen	35
	4.3. Kosten	42
	4.4. Nachbarn	50
	4.5. Raumgefühl.....	57
	4.6. Umwelt.....	65
	4.7. Verkehr.....	73
	4.8. Weiteres	83
5.	Die Beteiligung am Dialog.....	88
	5.1. Anzahl der Beteiligten	88
	5.2. Soziodemographische Angaben.....	89
6.	Fragen, Lob und Kritik zum Verfahren	99
	ANHANG	103
	Abbildungsverzeichnis.....	105
	Tabellenverzeichnis	108

1. Steckbrief der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“

<h1>Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?</h1> 	
<p>Zusammenfassung:</p> <p>Im Rahmen der Vorplanung für die zukünftige Straßengestaltung im Bereich der heutigen Hochstraße Nord wurden den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Ludwigshafen vier Straßenvarianten vorgestellt und in einem vierwöchigen Online-Dialog sowie verschiedenen Vor-Ort-Veranstaltungen um ihre Rückmeldungen und Hinweise gebeten. Hintergrund ist die anstehende Entscheidung des Stadtrats für eine Vorzugsvariante, die Grundlage für die weiteren Planungen und Finanzierungsgespräche sein wird.</p> <p>Der vorliegende Auswertungsbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“ zusammen und ist damit eine wichtige Informationsquelle für alle Interessierten und insbesondere diejenigen, die im Anschluss über die Vorzugsvariante entscheiden oder mit den weiteren Planungen befasst sind. Alle online eingegangenen Kommentare und Vorschläge können darüber hinaus weiterhin unter www.ludwigshafen-diskutiert.de eingesehen werden.</p>	
Zeitraum	20. Januar – 20. Februar 2014
Durchführende Behörde / Ansprechpartnerin	Stadt Ludwigshafen am Rhein (Sigrid Karck) / W.E.G. (Helga Hofmann)
Zielsetzung	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit im Vorfeld der Entscheidung für eine Vorzugsvariante der zukünftigen Straßengestaltung der bisherigen Hochstraße Nord
Relevanz der Ergebnisse	<p>Die Bürgerbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“ ist ein freiwilliges, konsultatives (das heißt beratendes) Verfahren der Bürgerbeteiligung.</p> <p>Die Ergebnisse werden dem Stadtrat im Vorfeld der Entscheidung der Vorzugsvariante vorgelegt und fließen so in die Entscheidung ein.</p> <p>Die eingegangenen Vorschläge geben darüber hinaus Hinweise für die weitere Planung der ausgewählten Vorzugsvariante.</p>
Teilnehmerkreis	<p>Während der aktiven Beteiligungsphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.787 individuelle Besucher/innen der Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de (142.600 Seitenaufrufe) • insgesamt ca. 1000 Teilnehmende an den beiden öffentlichen Bürgerforen • ca. 350 Teilnehmende bei den Informationsveranstaltungen für städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter • 184 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei den geführten Spaziergängen • rund 150 ausgefüllte Fragebogen aus der Sonderausgabe der neuen Lu

2. Einleitung

Die Hochstraße Nord in Ludwigshafen muss aufgrund von Schäden abgerissen und die Straße durch einen Neubau ersetzt werden. Dies stellt einen gravierenden Eingriff in das Stadtgefüge dar.

Unter der Überschrift „City West: Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“ startete die Stadtverwaltung Ludwigshafen daher gemeinsam mit der WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft im Januar 2014 einen umfangreichen Informations- und Konsultationsprozess. Dessen erste Phase zur Vorbereitung der Entscheidung für eine Vorzugsvariante begann am 20. Januar 2014 und endete am 20. Februar 2014. Im Anschluss an diese erste Beteiligungsphase steht die Abstimmung im Stadtrat darüber, mit welcher Straßenvariante die Stadt Ludwigshafen Verhandlungen über eine Bundes- und Landesförderung aufnehmen soll.

Die Beteiligungsphase umfasste als zentrale Anlaufstelle eine Onlineplattform zur Information und Beteiligung (www.ludwigshafen-diskutiert.de), zwei öffentliche Bürgerforen (am 20. Januar und am 5. Februar 2014) und eine Sonderveröffentlichung der neuenLu, die stadtweit an alle Haushalte verteilt wurde und einen Fragebogen beinhaltete. Daneben gab es verschiedene kleinere Veranstaltungen (acht thematische Spaziergänge, stadinterne Informationsveranstaltungen und Angebote für Schulklassen). Im Stadtraum wurden die Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten umfassend beworben.

Im Mittelpunkt der Information und Beteiligung standen vier umfassend vorgeprüfte Straßenvarianten: die Varianten Hochstraße neu, Hochstraße versetzt, Stadtstraße lang sowie Stadtstraße kurz. Sie wurden aufbereitet und zur Diskussion gestellt nach acht Blickwinkeln: Bauzeiten, Entwicklungschancen, Kosten, Nachbarn, Raumgefühl, Umwelt, Verkehr sowie Weiteres. Die Bürgerinnen und Bürger wurden um ihre Rückmeldungen, Fragen und Hinweise zu den Blickwinkeln und Varianten gebeten. Die zentralen Fragen dabei lauteten: „Wie wichtig sind Ihnen diese Themen in der Diskussion? Wie beurteilen Sie die Varianten im Hinblick auf die einzelnen Themen?“

Alle Rückmeldungen der ersten Beteiligungsphase wurden ausgewertet. **Der vorliegende Auswertungsbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“ zusammen.** Der Auswertungsbericht ist damit eine wichtige Informationsquelle für alle Interessierten und insbesondere diejenigen, die im Anschluss über die Vorzugsvariante entscheiden oder mit den weiteren Planungen befasst sind.

3. Vorstellung des Verfahrens

3.1. Gegenstand

Die Hochstraße Nord ist eine das Stadtbild von Ludwigshafen am Rhein prägende Verkehrsader und wirtschaftlich zentrale Infrastruktur. Sie ist so stark beschädigt, dass eine Sanierung der bestehenden Brückenbauwerke nicht möglich ist. Unter dem Motto „City West – Raum für neue Stadtideen“ sucht die Stadtverwaltung daher unter Einbeziehung vieler Expertinnen und Experten nach einer stadt- und umweltverträglichen sowie wirtschaftlich darstellbaren Lösung für die neue Straße. Diese soll der Leistungsfähigkeit der - vor allem auch als überregionale Verkehrsverbindung genutzten Straße - gerecht werden.

Insgesamt wurden seit dem Sommer 2012 bisher 21 Hauptvarianten mit 54 Untervarianten aus unterschiedlichen Blickwinkeln geprüft und etliche wieder ausgeschlossen. Nach Abschluss der Prüfung blieben vier Varianten übrig. Diese vier Varianten sind:

- die „Hochstraße neu“ als Neuaufbau in bestehender Führung;
- die „Hochstraße versetzt“ als Neuaufbau, leicht südlich verlegt;
- die „Stadtstraße kurz“ als kürzere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rathaus-Center und
- die „Stadtstraße lang“ als längere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rheinuferstraße.

Alle vier Varianten sind leistungsfähig hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und technisch machbar, sie wurden untersucht insbesondere unter den Blickwinkeln verkehrliche Leistungsfähigkeit, Kosten, Umwelt und Entwicklungschancen für die Stadt (z.B. durch Schaffung von Raum für neue Wohnungen und Büros). Diese vier Varianten sowie die zugrundeliegenden fachlichen Gutachten wurden am 20. Januar 2014 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Jede Variante hat Vor- und Nachteile – je nachdem unter welchem Blickwinkel man sie betrachtet. In einem strukturierten Informations- und Beteiligungsprozess sollten Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit haben, die vier Varianten vor dem Hintergrund verschiedener Themenfelder wie Kosten, Bauzeiten, Entwicklungschancen, Umwelt, Verkehr, usw. zu reflektieren und zu einer Bewertung zu kommen, die aufbereitet in den politischen Entscheidungsprozess einfließt.

3.2. Zielsetzung

Aus diesem großen Infrastrukturprojekt ergeben sich langfristige Auswirkungen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Ludwigshafen sowie für die Menschen aus Metropolregion Rhein-Neckar, die die Verkehrsinfrastruktur auf dem Weg zum Arbeitsplatz nutzen. Vor diesem Hintergrund war und ist die frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit ein zentraler Bestandteil des Gesamtprozesses.

Das Beteiligungsverfahren „Ludwigshafen diskutiert“ ist in diesem Prozess eine wichtige Grundlage für die komplexe Entscheidung für den Neubau einer Straßenvariante als Ersatz für die Hochstraße Nord.

Ein erstes öffentliches Bürgerforum zu den Überlegungen, das unter dem Leitgedanken "City West - Raum für neue Stadtideen" in Anknüpfung an den Stadtumbauprozess "Heute für morgen" stand, stieß Anfang 2012 auf positives Interesse. Auch ein weiteres Bürgerforum im Mai 2013 wurde von vielen interessierten Bürgerinnen und Bürgern gerne angenommen. Ausgehend von diesen positiven Erfahrungen und der Einschätzung, dass das anstehende Vorhaben zum Hochstraßenabriss und -neubau zahlreiche Implikationen hat, die nur mit der Stadtgesellschaft und der umliegenden Region gemeinsam betrachtet werden können, initiierte die Stadt Ludwigshafen im Vorfeld der aktuell anstehenden Entscheidung den breiten Dialog mit den interessierten Bürgerinnen und Bürgern.

Die Anregungen, Meinungen und Bewertungen aus der Bürgerschaft fließen in den anstehenden politischen Entscheidungsprozess ein – die vorliegende Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung liegt dem Stadtrat zur Entscheidungsfindung vor. Außerdem werden bereits jetzt Arbeitsaufträge an die Verwaltung, die sich im Laufe der Beteiligungsphase durch Bürgeranregungen ergaben, aufgegriffen und in künftigen Beteiligungsformaten wieder zurückgespielt. Insgesamt war das derzeitige Dialogverfahren „Abriss der Hochstraße Nord... und was kommt danach?“ angelegt als Auftakt eines Informations- und Beteiligungsprozesses, der die kommenden Jahre des Planens und Bauens begleitet.

Zielgruppen für die Information und Beteiligung waren primär die Bürgerinnen und Bürger Ludwigshafens als direkt Betroffene sowie als Steuerzahler, die den Ersatzbau einer überörtlichen Verkehrsader zumindest anteilig mitfinanzieren, sowie sekundär die Pendlerinnen und Pendler aus der Metropolregion Rhein-Neckar, die die Straße nutzen, um schnell die Stadt zu passieren.

Neben dem Hauptziel, den Entscheidungsprozess durch die Perspektive der Bürgerinnen und Bürger zu bereichern und weiter zu qualifizieren, ging es aus Perspektive der Stadt Ludwigshafen auch darum, den anstehenden Prozess als Chance für die Stadtentwicklung Ludwigshafens insgesamt zu thematisieren. Die innerhalb des Beteiligungsverfahrens praktizierte Transparenz und Dialogbereitschaft soll ein Baustein sein für ein Vertrauen der Bürgerschaft in das Vorgehen und die Entscheidungen von Verwaltung und Politik auch im weiteren Prozess. Daneben wird die breite Öffentlichkeitsbeteiligung zum Sanierungsfall Hochstraße Nord auch als Chance gesehen, die konstruktiv-kritische Diskurskultur in der Stadtgesellschaft insgesamt zu befördern.

3.3. Ablauf und Bausteine der Öffentlichkeitsinformation und –beteiligung

Das Beteiligungsverfahren unter dem Titel „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“ verfolgte trotz der komplexen Materie einen möglichst einfachen, niedrigschwelligen Ansatz und basiert auf der Nutzung unterschiedlicher Medien: Im

Mittelpunkt des Beteiligungsverfahrens steht die Internetplattform „ludwigshafen-diskutiert.de“. Ergänzend dazu gab es verschiedene Vor-Ort-Veranstaltungen. Neben öffentlichen Bürgerforen wurden für die interessierte Öffentlichkeit Spaziergänge unter der Hochstraße angeboten und Informationsveranstaltungen für interessierte Schulklassen durchgeführt.

Zeitlicher Ablauf

Jahreswechsel 2010/2011	Die Stadt Ludwigshafen nimmt Kontakt zur Universität Kaiserslautern auf: Weitere Analysen der Forschungs- und Informationsgesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum und Umweltplanung (FIRU) und in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro R+T Topp aus Darmstadt.	Fachplanung
Frühjahr 2011	„Untersuchung von städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Hochstraße Nord“ liegt vor	Fachplanung
Juni / Juli 2013	Erarbeitung Beteiligungskonzept	Vorbereitung
10. Dezember 2013	Livegang der Internetseite www.ludwigshafen-diskutiert.de und Vorstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung	Vorankündigung
20. Januar 2014	3. Bürgerforum im Pfalzbau als Auftakt der Beteiligungsphase	Information / Diskussion vor Ort
20.1. bis 20.2.2014	Moderierter Online-Dialog unter www.ludwigshafen-diskutiert.de	Online-Dialog
ab dem 20. Januar 2014	Stadtweite Verteilung der Sonderausgabe „neueLu“	Bürgerinformation inkl. schriftliche Beteiligung
4. bis 20. Februar 2014	Information im Rathaus-Center sowie Ausstellung in der Rathaus-Galerie im 1. OG Rathaus	Bürgerinformation
5. Februar 2014	4. Bürgerforum im Pfalzbau	Information / Diskussion vor Ort
25.1. bis 22.2. 2014	insgesamt acht geführte Spaziergänge	Information vor Ort
12. u. 26. Februar 2014	Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende der Stadtverwaltung	Information / Diskussion vor Ort
18., 20., 23. 2. + 13.3. 2014	Informationsveranstaltungen für Schulklassen	Information / Diskussion vor Ort

20. 2. – 14.3. 2014	Inhaltliche Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung	Auswertung
26. Februar 2014	Öffentliche Vorstellung der ersten Zahlen	Auswertung
14. März 2014	Vorstellung des Auswertungsberichts	Auswertung
24. März 2014	Abstimmung im Stadtrat über die Vorzugsvariante	Entscheidung

Abb. 1: Überblick über den zeitlichen Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung

Baustein Online-Plattform www.ludwigshafen-diskutiert.de

Zentraler Anlaufpunkt des Beteiligungsangebots war (und ist) die Onlineplattform „Ludwigshafen diskutiert“ (www.ludwigshafen-diskutiert.de). Auf ihr wurden allen Interessierten durch die Stadt die wichtigsten Informationen und Dokumente rund um das Verfahren und den Beteiligungsgegenstand zur Verfügung gestellt sowie bei Bedarf kurzfristig ergänzt. Diese Informationen dienten sowohl als Basis für die inhaltliche Diskussion als auch zur Herstellung von Transparenz und Wissensaustausch.

Gleichzeitig konnten alle Bürgerinnen und Bürger auf der Plattform öffentlich ihre Meinung zu den vorgestellten Varianten äußern, Bezug auf andere Beiträge nehmen und somit miteinander diskutieren.

„Startseite“

Die Startseite diente als „Willkommensbereich“ für neue und wiederkehrende Besucherinnen und Besucher. Er verwies in aller Kürze auf die wichtigsten Bestandteile und Informationen: Neben einer kurzen Einleitung zum Hintergrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im oberen Bereich der Seite aktuelle Neuigkeiten rund um die Beteiligung angezeigt.

Darunter war es durch einen Klick auf die Luftbild-Ansichten der vier Straßenvarianten möglich, direkt zur ausführlichen Vorstellung der jeweiligen Variante zu gelangen.

Auch zu den (nach den Blickwinkeln „Bauzeiten“, „Entwicklungschancen“, „Kosten“, „Nachbarn“, „Raumgefühl“, „Umwelt“, „Verkehr“ sowie „Weiteres“ organisierten) acht Diskussionsbereichen konnte man direkt von der Startseite aus gelangen. Ein Zitat aus dem jeweils letzten Diskussionsbereich verwies auf neue Beiträge.

Die Anzeige der aktuellen statistischen Werte rundete die Übersicht ab.

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

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


START

DISKUSSION

INFORMATIONEN

BIBLIOTHEK

Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?




NEU: Begleitheft "Spaziergang zur Hochstraße Nord"


Neu: Begleitheft zum "Spaziergang Hochstraße Nord" - um sich jenseits geführter Touren ein direktes Bild vor Ort zu machen! [Download \(PDF\)](#)

Für Ludwigshafen ist die Frage „Abriss der Hochstraße Nord – und was kommt danach?“ von zentraler Bedeutung. Wir legen daher großen Wert auf eine umfangreiche Information und Beteiligung und sind offen für Ihre Anregungen. Daher: Bringen Sie sich bis zum 20. Februar (18 Uhr) ein!


Informieren Sie sich über die geplanten Varianten




Variante „Hochstraße neu“



Variante „Hochstraße versetzt“



Variante „Stadtstraße kurz“



Variante „Stadtstraße lang“

Diskutieren Sie die Varianten nach Themen

<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Bauzeiten </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Das dieses Bauprojekt nicht in ein/zwei Jahren fertiggestellt werden kann, muss ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>	<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Entwicklungschancen </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Auch und gerade für kommende Generationen ist diese Variante die einzig richtige, ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>	<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Kosten </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Nachdem wir von den einmal reichsten Städten in Deutschland zu einem der ärmsten (m. ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>
<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Nachbarn </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Über den Tellerrand schauen ist immer wichtig....was BASF und angrenzende Städte ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>	<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Raumgefühl </div> <p style="font-size: 0.8em;">» @#58 Gar Nicht! Es gibt Zugverbindungen der DB direkt in die BASF, schon seit ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>	<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Umwelt </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Von den besten der vier schlechten Varianten erscheint mir noch die "Stadtstraße ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>
<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Verkehr </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Mir ist es wichtig (obwohl auch Autofahrer) den öff. Nahverkehr, Fahrradwege und ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>	<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;"> Weiteres </div> <p style="font-size: 0.8em;">» Es ist schon ein gewaltiger Fortschritt, dass Bürger zu diesem Projekt befragt ... «</p> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 2px; font-size: 0.7em;">Mitdiskutieren</p>	<p style="font-size: 0.8em;">80.948 Seitenaufrufe 6.637 Besucher 872 Kommentare 689 Bewertungen</p> <p style="font-size: 0.7em;">Letzte Aktualisierung: 16:10</p>

Abb. 2: Startseite von www.ludwigshafen-diskutiert.de

Seite ‚Diskussion‘

Der Kernbereich der Beteiligungsmöglichkeiten der Onlineplattform fand sich unter dem Menüpunkt „Diskussion“. Hier konnten die Teilnehmenden in die Diskussionen zu den Blickwinkeln „Bauzeiten“, „Entwicklungschancen“, „Kosten“, „Nachbarn“, „Raumgefühl“, „Umwelt“, „Verkehr“ sowie „Weiteres“ einsteigen.

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

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

START

DISKUSSION

INFORMATIONEN

BIBLIOTHEK

Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?

Startseite

DISKUTIEREN SIE: WIE SOLL LUDWIGSHAFEN ENTSCHEIDEN?

Der Bau einer neuen Straße hat Einfluss auf vieles in Ludwigshafen und steht damit im Zusammenhang mit dem Stadtumbauprozess „Heute für Morgen“. Ob „Stadtstraße kurz“, Hochstraße neu“, Stadtstraße lang“ oder „Hochstraße versetzt“: Alle vier Varianten sind denkbar, leistungsfähig und technisch machbar als Ersatz für die kaputte Hochstraße Nord. Jede Variante hat ihre Vor- und Nachteile je nachdem, aus welcher Perspektive man sie betrachtet.

Die Stadtverwaltung möchte von Ihnen unter dem Motto „City West – Raum für neue Stadtideen“ wissen, welcher Blickwinkel für Sie besonders wichtig ist. Geben Sie uns Ihre Hinweise und Einschätzungen!

Auf den Blickwinkel kommt es an:

<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Bauzeiten</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>	<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Entwicklungschancen</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>	<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Kosten</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>	<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Nachbarn</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>
<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Raumgefühl</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>	<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Umwelt</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>	<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Verkehr</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>	<p style="color: #0070C0; font-weight: bold; font-size: small;">Weiteres</p> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;">Mitdiskutieren!</div>

Abb. 3: Ansicht der thematischen Übersichtsseite des Diskussionsbereichs

Über die Links „Mitdiskutieren“ gelangte man zu den thematischen Diskussionen. Jeder Diskussionsbereich bot in aller Kürze Informationen zum gewählten Blickwinkel sowie seinen Unterschieden bezüglich der einzelnen Straßenvarianten. Eine Verlinkung von diesen Kurzinformatoren zu den ausführlichen Variantenbeschreibungen war von hier zielgerichtet möglich.

Angemeldeten Nutzern war es möglich, die Varianten mit Blick auf den ausgewählten Blickwinkel zu bewerten bzw. die bevorzugte Variante auszuwählen. Diese Entscheidung konnte bis zum Ende der Beteiligungsphase geändert werden, beispielsweise, wenn Teilnehmende auf Grund von neuen Argumenten ihre ursprüngliche Meinung änderten.

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

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

START

DISKUSSION

INFORMATIONEN

BIBLIOTHEK

Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?

Startseite :: [Diskussion](#)

VERKEHR

23 Kommentare [Diskutieren Sie mit!](#)

Der Verkehr auf der Hochstraße Nord besteht also einerseits aus dem Durchgangsverkehr und andererseits aus dem Stadtverkehr. Aus beiden Blickwinkeln lassen sich die Varianten daher beurteilen.

Auf der Hochstraße Nord fahren durchschnittlich 39.000 bis 41.000 Autos und Lkw pro Tag. Die Spitzenzeiten liegen im Berufsverkehr morgens Richtung Mannheim und abends Richtung Pfalz. Ein großer Teil derjenigen, die die Hochstraße nutzen, sind Pendlerinnen und Pendler, die in der Vorderpfalz wohnen und Richtung Mannheim fahren. Ein weiterer Anteil von Pendlerinnen und Pendlern fährt Richtung BASF. Die Varianten werden auch dahingehend untersucht, wie sich der Verkehr in Zukunft auf andere Straßen im Stadtgebiet verteilen würde und wie sich zukünftig die Möglichkeiten für den innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr gestalten.

Bei der Ausarbeitung von allen vier Varianten wurde darauf geachtet, dass die Leistungsfähigkeit der Straße für den Verkehr jetzt und in Zukunft gewährleistet bleibt. Dies ist auch eine Grundvoraussetzung für Gespräche mit Fördermittelgebern.

Welche Variante bevorzugen Sie mit Blick auf das Kriterium Verkehr?

Hochstraße neu

Hochstraße versetzt

Stadtstraße kurz

Stadtstraße lang

Hochstraße neu
▼

Hochstraße versetzt
▲

Aus verkehrlicher Sicht wird der Hochstraßen-Lösung ebenfalls eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit bescheinigt. Auch die neu gestalteten Einmündungen gelten – auch wenn hier künftig Ampeln stehen – als noch stabil. Die Folgen davon sind kurze Reisezeiten beim Überqueren der Innenstadt und keine Verlagerung von überörtlichem Verkehr in das innerstädtische Straßennetz. Der Charakter einer die Vorderpfalz mit Mannheim verbindenden Stadtautobahn bleibt erhalten und der überörtliche Verkehr fließt schnell ab.

Für Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, ergeben sich kleine Verbesserungen, da am neuen, schlankeren Brückenkopf Radwege besser miteinander verknüpft werden können (siehe hierzu auch: Raumgefühl). Der öffentliche Personennahverkehr orientiert sich an den gegebenen Auf- und Abfahrten zur Brücke. Das bestehende Bus- und Stadtbahngebot kann beibehalten werden.

Planung:

- im Zusammenhang mit Städtebau ebenerdige Verlegung der Wege (0-Ebene) im Westen
- Optimierungen am Nordkopf aber weiterhin Führung in der -1-Ebene
- weiterhin kaum Verknüpfungen von West nach Ost
- unverändert hohe Trennwirkung auch von Nord nach Süd

Quelle: [Vorstellung der Planungsergebnisse am 20.01.2014 \(PDF, 24,2 MB\)](#)

[Mehr zu dieser Variante erfahren](#)

Stadtstraße kurz
▼

Stadtstraße lang
▼

Abb. 4: Ansicht der Diskussionsseite zum Blickwinkel „Verkehr“ (Ausschnitt)

Diskussionsbeiträge zum Thema konnte jeder Seitenbesucher einbringen. Alle Nutzer wurden dabei um eine Einschätzung zur Wichtigkeit des Themas in der Diskussion gebeten, nicht angemeldete Nutzer darüber hinaus um eine Angabe zu ihrem Wohnort. Es war möglich andere Beiträge zu zitieren und damit direkt auf eine bestimmte Wortmeldung zu reagieren. Innerhalb dieser Diskussion aufkommende fachliche Fragen sowie Fragen an die Verwaltung wurden soweit möglich innerhalb von 48 Stunden durch die Stadt Ludwigshafen und ihre externen Dienstleister beantwortet.

Alle eingebrachten Beiträge wurden umgehend in der öffentlichen Diskussion angezeigt und konnten nach verschiedenen Kriterien gefiltert und sortiert werden.

The screenshot shows a web interface for a discussion. On the left is a comment form with the following elements:

- Question: "Wie wichtig ist Ihnen das Thema Verkehr in der Diskussion? Wie beurteilen Sie die Varianten im Hinblick auf den Verkehr?"
- Section: "KOMMENTIEREN"
- Field: "Betreff" (empty)
- Field: "Kommentar *" (empty text area)
- Question: "Das Thema „Verkehr“ ist mir ... *"
- Options: sehr wichtig, eher wichtig, nicht wichtig
- Question: "Wohnort *"
- Options: Ich wohne in Ludwigshafen, Ich wohne nicht in Ludwigshafen., Ich wohne nicht in Ludwigshafen, habe aber meinen Arbeitsplatz in Ludwigshafen.
- Text: "Angaben mit (*) sind Pflichtfelder"
- Button: "Absenden"

On the right, there are two comment threads:

- Thread 1:**
 - Date: Tobilino, 20. Januar 2014 - 23:10 #14.1
 - Subject: "Re: Das Verkehrschaos ist jetzt schon zusehen"
 - Content: "#14 Anschluss der südlichen Stadtteile an das Straßenbahnnetz ist eine super Idee. Wie wärs mit einer Linie, die vom Berliner Platz aus über die Saarlandstraße nach Mundenheim und Rheingönheim führt? Eventuell sogar mit eigenen Gleiskörper im Mittelstreifen der Saarlandstr.?:-))"
- Thread 2:**
 - Date: Gast, 20. Januar 2014 - 23:03 #16
 - Subject: "Stadtstraße"
 - Content: "Ich finde die ebenerdige Variante gewinnt nicht nur aus Sicht der Kosten und Bauzeit, sondern bietet auch ungemeine Chancen in der Stadtentwicklung! Schaut man auf die Brunckstraße oder denkt man an die Kriegsstraße in Karlsruhe, so sieht man, dass Stadtstraßen funktionieren können. Wollen wir wirklich weiterhin nur ein Durchfahrtsort sein, über den man quasi hinweg fährt? Wollen wir wirklich nicht dieses unschöne Bauwerk beseitigen und die große Chance Ludwigshafen ein neues Gesicht zu geben vertun? Alle Welt redet davon wie "hässlich" Ludwigshafen sei. Selbst die Ludwigshafener resignieren an diesem Punkt. Wir wären gut beraten diese große Chance zu nutzen! Mich überzeugt die lange Stadtstraße!"
- Thread 3:**
 - Date: Gast, 20. Januar 2014 - 22:41 #15
 - Subject: "Rheinbrücke"
 - Content: "Ich muss morgens mit dem Auto zur Uni nach Mannheim und auch ich habe den Eindruck das eine zusätzliche Rheinbrücke sinnvoll wäre. Denn die meisten Staus entstehen eigentlich an den Auffahrten zu den Brücken wo dann immer mehr und mehr Autos hinzu kommen und das die vier Spuren über den Rhein dann irgendwann nicht mehr schaffen. Auch auf der Heimfahrt ist das Problem an der Konrad-Adenauer Brücke ausschließlIch die Auffahrt und dann die erste Abfahrt weil auch noch gefühlt alle die von der linken Spur kommen auf die Rechte wollen um direkt in Ludwigshafen wieder abzufahren und alle die von der rechten Spur kommen auf die Linke wollen um in Richtung A650 weiter zu kommen. Deswegen sollte auch ganz dringend überdacht werden wie der Verkehr während der Bauzeit getragen werden kann! Da beide Straßen schon beim reibungslosen Ablauf hoffnungslos überlastet sind. Ich brauche normalerweise ca. 15 Minuten zur Uni. Wenn ich um 7:30 fahre brauche ich alleine wegen dem Verkehr doppelt bis drei mal so lang..."

Abb. 5: Weitere Detailansichten der Diskussionsseite zum Blickwinkel „Verkehr“ (Ausschnitte)

Seite ‚Information‘

Angesichts der komplexen Thematik und den umfangreichen Voruntersuchungen kam dem Informationsbereich eine wichtige Rolle zu. Auf der Einstiegsseite des Informationsbereichs wurden diese Informationen knapp gegliedert. Neben einführenden Informationen zum Beteiligungsverfahren wurden die Blickwinkel der Diskussion vorgestellt sowie in einem Zeitstrahl die wichtigsten Daten rund um die Hochstraße und die bestehenden Planungen erläutert (dabei wurde jeweils auf die zugehörigen, in der Online-Bibliothek erfassten Informationen hingewiesen). Auf die ausführliche Vorstellung der vier Straßenvarianten wurde mit Bild verlinkt. Die Teilnehmenden wurden auf die Möglichkeit hingewiesen, fehlende Informationen bei der Moderation anzufragen.

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

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

START

DISKUSSION

INFORMATIONEN

BIBLIOTHEK

Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?

Startseite

WORUM GEHT ES?

Die Hochstraße Nord ist irreparabel beschädigt. Vor dem Neubau einer neuen Straße steht also der Abriss der jetzigen Hochstraße. Unter dem Motto „City West – Raum für neue Stadtideen“ sucht die Stadtverwaltung unter Einbeziehung vieler Expertinnen und Experten nach einer stadt- und umweltverträglichen sowie wirtschaftlich darstellbaren Lösung für die neue Straße. Diese soll der Leistungsfähigkeit der vor allem auch als überregionale Verkehrsverbindung genutzten Straße gerecht werden. Im Vorfeld der Entscheidung wollen wir wissen: Was ist Ihnen wichtig bei der Entscheidung für die neue Straße?

Diese Seite stellt alle nötigen Basisinformationen bereit. Bei weitergehenden Fragen nutzen Sie bitte die [FAQ](#), für Dokumente die [Bibliothek](#). Wenn Ihnen eine Information fehlt, wenden Sie sich gern unter [Fragen, Lob & Kritik](#) an die Moderation!

Was sind die baulichen Varianten und welche Chancen bieten sie?

Insgesamt wurden bisher 21 Hauptvarianten mit 54 Untervarianten aus unterschiedlichen Blickwinkeln geprüft und etliche wieder ausgeschlossen. Nach Abschluss der Prüfung blieben vier Varianten übrig. Diese vier Varianten sind: die **„Hochstraße neu“** als Neuaufbau in bestehender Führung; die **„Hochstraße versetzt“** als Neuaufbau, leicht südlich verlegt; die **„Stadtstraße kurz“** als kürzere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rathaus-Center und die **„Stadtstraße lang“** als längere ebenerdige Straße zwischen Lorientallee und Rheinuferstraße.

Variante „Hochstraße neu“


Variante „Hochstraße versetzt“

Variante „Stadtstraße kurz“

Variante „Stadtstraße lang“

Abb. 6: Übersichtseite des Informationsbereichs

Auf den Informationsseiten zu den vier Varianten wurden diese umfassend präsentiert: Eine Videosimulation bot die Möglichkeit, die einzelnen Varianten aus Vogel- und Autofahrerperspektive zu erleben, weitere Standbilder aus den Simulationen in einer Bildergalerie ergänzten diese Ansichten. Darüber hinaus wurden alle Varianten mit einer textlichen Beschreibung vorgestellt und ihre Vor- und Nachteile nach Blickwinkeln erläutert. Ein einfaches Wechseln zwischen den Seiten der einzelnen Varianten war möglich.



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


START
DISKUSSION
INFORMATIONEN
BIBLIOTHEK

Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?


Startseite :: Informationen

VARIANTE „HOCHSTRASSE VERSETZT“

Ludwigshafen diskutiert: Variante "Hochstraße v...
◀ ⓘ




Erneuerung der Hochstraße Nord - B 44
 Planungsvarianten "Hochstraße versetzt"





Bei der Variante „Hochstraße versetzt“ wird die alte Hochstraße abgerissen und eine neue Hochstraße, die im Mittelteil leicht südlich versetzt und fast parallel zur jetzigen Trasse liegt, auf einer Länge von zwei Kilometern neu aufgebaut. Mit rund 330 Millionen Euro kostet die versetzte Hochstraße fast genauso viel wie die Variante „Hochstraße neu“ und ist damit wiederum mehr als 50 Millionen Euro teurer als eine ebenerdige Stadtstraßenlösung. Die „Hochstraße versetzt“ hat wie die Hochstraße die Funktion einer über die Stadt führenden Autobahn. Vorteil der versetzten Hochstraße sind die geringeren Bauzeiten, die bei dieser Lösung bei rund achteinhalb Jahren liegen.

Im westlichen Teil an der Verbindung zur Autobahn 650 und an der Bruchwiesenstraße wird die Straßenführung im Grunde so aussehen wie bisher. Aus städtebaulicher Sicht ist die Verschiebung im Mittelteil vor allem im Bereich des Friedensparks relevant, da die Flächen neu zugeschnitten werden können. Es verbleiben Restflächen, die durch das Bahngleis vom Friedenspark getrennt bleiben. Außerdem rückt die „Hochstraße versetzt“ dort etwas von der bestehenden Bebauung ab, jedoch näher an die Bebauung am Danziger Platz und im Westend heran. Die Belastungen der Nachbarn durch Autoabgase oder Feinstaub ist bei allen Varianten ähnlich. Jede Variante – egal ob Hochstraße oder Stadtstraße – erfordert nach heutigem Maßstab außerdem Lärmschutzmaßnahmen.



Ansicht aus der Vogelperspektive





Bauzeiten

Mit gut acht Jahren Bauzeiten insgesamt hat die „Hochstraße versetzt“ hier einen klaren Vorteil gegenüber der „Hochstraße neu“ mit mehr als zwölf Jahren Bauzeit. Grund dafür ist, dass vor allem im mittleren und westlichen Teil unabhängig von der bestehenden Hochstraße gebaut werden kann. Danach wird der Verkehr auf die neue Trassenführung quasi „umgelegt“. Allein gut sechs Jahre dauern die Bauarbeiten am

Variante „Hochstraße neu“

Variante „Hochstraße versetzt“

Variante „Stadtstraße kurz“

Variante „Stadtstraße lang“

[Zurück zur Übersicht](#)

Abb. 7: Ansicht der Informationsseite zur Variante „Hochstraße versetzt“ (Ausschnitt)

Ergänzt wurden diese Hauptinformationen durch eine Übersicht der häufig gestellten Fragen (FAQ-Bereich) und die Bibliothek – einem Herzstück für die Verfahrenstransparenz: Der FAQ-Bereich war bereits zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung mit Fragen und Antworten gefüllt und wurde im Verlauf der Beteiligung nach Bedarf ergänzt. Im Bibliotheksbereich befinden sich alle wichtigen Dokumente zur Planung rund um die Hochstraße, den politischen Prozess und die Öffentlichkeitsbeteiligung. Neue Dokumente beziehungsweise von Teilnehmenden nachgefragte vertiefenden Informationen wurden jeweils kurzfristig eingestellt. Auch diese Informationen ließen sich nach unterschiedlichsten Kriterien filtern und sortieren.

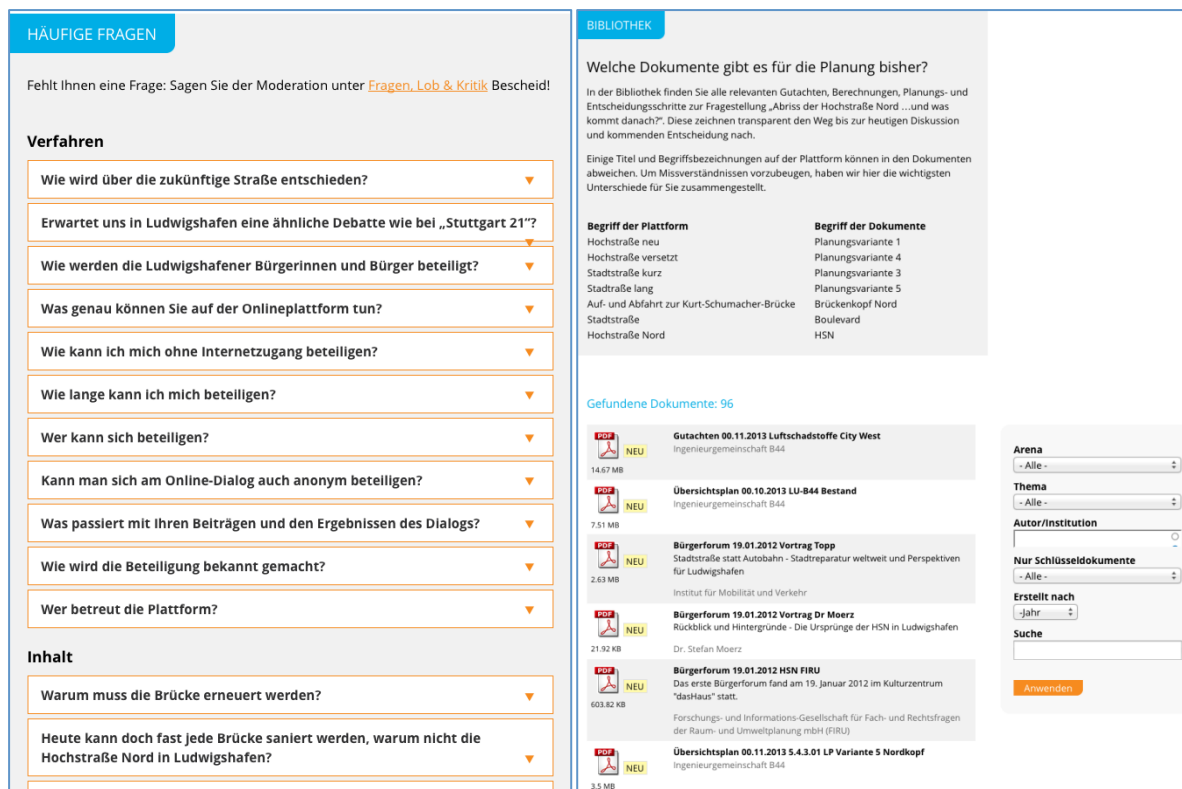


Abb. 8: Ansichten für den FAQ-Bereich und die Bibliothek (jeweils in Ausschnitten)

Moderation

Ein geschultes Moderationsteam der Firma Zebralog, die die Stadt Ludwigshafen bei der Konzeption und Durchführung des Beteiligungsangebots unterstützte, begleitete die Onlinebeteiligung. Die Moderation hatte den Auftrag, als inhaltlich neutraler Akteur eine konstruktive Diskussion 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 beispielsweise in Kommentaren andere Teilnehmende oder Gruppierungen angegriffen wurden
- das Forums „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 sowie fachliche Fragen an die Stadt Ludwigshafen zur Beantwortung weiterzuleiten
- sonstige Anfragen (E-Mails an die Moderation) zu beantworten
- Newsletter über den Stand der Beteiligung zu versenden
- aktuelle Meldungen und Informationen auf der Plattform einzustellen (z.B. über den Stand und Verlauf des Verfahrens)

Die Regeln des Online-Dialogs wurden auf der Website 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 „Fragen, Lob und Kritik“ konnten alle Teilnehmenden ihre Hinweise und Rückmeldungen zum Beteiligungsverfahren geben und sowohl verfahrensbezogenen als auch inhaltliche Fragen stellen. Die Moderation beantwortete diese Fragen selbst oder – wo nötig – in Rücksprache mit der Stadt Ludwigshafen.

LOB UND KRITIK

Forum für Fragen, Lob und Kritik

Haben Sie sich unter [Informationen](#), in der [Bibliothek](#) und den [FAQs](#) umgesehen, konnten aber keine Antwort auf Ihre Frage finden? Oder möchten Sie uns Ihr Lob oder Ihre Kritik zu dieser Website bzw. dem Beteiligungsverfahren schreiben?

Auf dieser Seite haben Sie die Gelegenheit, mit den Moderatorinnen und Moderatoren in Kontakt zu treten.

Ihre Frage an die Moderation *

Die Eingabe ist auf 1000 Zeichen begrenzt, es verbleiben: 1000


Dieser Beitrag ist

Lob & Kritik


Absenden

Ihre Ansprechpartner der Moderation


Erfahrene Moderatorinnen und Moderatoren von ZebraLog beantworten im Beteiligungszeitraum Ihre Fragen zur Nutzung dieser Website, zur Bürgerbeteiligung und zum Bauvorhaben. Wir sammeln Ihre Verbesserungsvorschläge, Ihr Lob und Ihre Kritik, ob zum Verfahren selbst oder ganz konkret zur Online-Plattform. Außerdem achten wir darauf, dass ein fairer und ergebnisorientierter Dialog zwischen allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern geführt wird und die [Dialogregeln](#) eingehalten werden.




Oliver Märker
Moderation OM




Christina Rucker
Moderation CR




Digo Chakraverty
Moderation DC




Lukas Sausen
Moderation LS




Christian Pump
Moderation CP



Britta Letz
Moderation BL



Petra Schroeter
Moderation PS



Laura Welsch
Moderation LW

Abb. 9: Ansicht des Fragen, Lob & Kritik-Bereichs (Ausschnitt)

Vor Ort

Drittes Bürgerforum

Typ: Informationsveranstaltung und Ausstellung mit Fachbetreuung

Das dritte Bürgerforum am 20. Januar 2014 (18:00 – 22:00 Uhr) im Pfalzbau Ludwigshafen bildete den Auftakt für den groß angelegten Beteiligungsprozess „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“. Der 20. Januar 2014 markierte einen zentralen Meilenstein innerhalb des Gesamtprozesses. An diesem Termin wurden der Öffentlichkeit erstmals die vier Varianten des Neubaus und die Themen für die Entscheidungsfindung vorgestellt. Zum gleichen Zeitpunkt startete auch der Online-Dialog auf „ludwigshafen-diskutiert.de“.

Ziel der Veranstaltung war es, die Bürgerinnen und Bürger umfassend über die Varianten und die sieben unterschiedliche Blickwinkel zu informieren und damit auf die inhaltliche Diskussion zu den Themenbereichen vorzubereiten. Der Beteiligungsprozess in Ludwigshafen umfasst die Diskussion eines sehr komplexen Infrastrukturvorhabens mit langfristigen Auswirkungen auf die Stadtgestaltung. Die Schaffung einer verständlichen Informationsgrundlage für die Bürgerinnen und Bürger war eine zentrale Voraussetzung für die spätere inhaltliche Auseinandersetzung mit den Themenbereichen und die Formulierung von persönlichen Präferenzen.

Nach einer kurzen Einführung zur Bedeutung und den Rahmenbedingungen des bevorstehenden Prozesses durch die Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse, Dieter Feid (Beigeordneter und Kämmerer der Stadt Ludwigshafen am Rhein) und Klaus Dillinger (Dezernent für Bau, Umwelt und Verkehr) wurden in einem umfangreichen Folienvortrag die Varianten und ihre unterschiedlichen Auswirkungen von Johannes Lorch (Ingenieurgemeinschaft B44) präsentiert.



Abb. 10: OB Dr. Eva Lohse begrüßt die Gäste



Abb. 11: Nachfragen aus dem Publikum

In Ergänzung zu der Vortragspräsentation war im Foyer des Pfalzbaus die Ausstellung „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach? Varianten und Blickwinkel“ aufgebaut. Die Bürgerinnen und Bürger hatten in der Ausstellung die Gelegenheit, vertiefende Verständnisfragen zu den Varianten im direkten Gespräch mit den beteiligten Ingenieuren zu diskutieren und auf Karten zu notieren. Die Ausstellung wurde

von ca. 20 fachlichen Experten/innen der Stadtverwaltung Ludwigshafen sowie Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Ingenieurbüros betreut. Erfahrende Moderatorinnen und Moderatoren der Zebralog GmbH & Co. KG unterstützten die Bürgerinnen und Bürger bei der Kontaktaufnahme zu geeigneten Ansprechpartnern bzw. bei der Niederschrift von offenen Fragen. Die von den Gästen während der Veranstaltung notierten Fragen wurden im Nachgang von Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung Ludwigshafen beantwortet.

Neben der Ausstellung wurde während des dritten Bürgerforums auch eine kurze Einführung in die Nutzung der Internetplattform gegeben und die vier Varianten im Rahmen einer computergestützten Echtzeitvisualisierung vorgestellt.

Das öffentliche Interesse an den erstmals vorgestellten Varianten war an diesem Tag sehr groß. Knapp 700 Besucherinnen und Besucher kamen zum dritten Bürgerforum in den Pfalzbau und informierten sich über das bevorstehende Infrastrukturprojekt.



Abb. 12: Fachingenieure im Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern



Abb. 13: Ausstellung „Abriss der Hochstraße ... und was passiert danach?“

Viertes Bürgerforum

Typ: Informations- und Diskussionsveranstaltung

Im Mittelpunkt des vierten Bürgerforums am 05. Februar 2014 (18:00 – 21:30 Uhr) im Pfalzbau mit rund dreihundert Teilnehmenden stand die vertiefende Diskussion der sieben unterschiedlichen Blickwinkel für die Entscheidung. Nachdem es während des dritten Bürgerforums es in erster Linie darum ging, die inhaltlichen Informationsgrundlagen für eine vertiefende Diskussion auf der Plattform zu schaffen, war das vierte Bürgerforum auf den Dialog zwischen den Bürgerinnen und Bürgern ausgerichtet. Mit der Veranstaltung sollte die Diskussion zu den Themenbereichen – die seit dem 20. Januar 2014 schon intensiv online geführt wurde – in eine Vor-Ort-Veranstaltung überführt werden. Das Meinungsbild der Öffentlichkeit konnte durch diese Veranstaltung um Beiträge von Teilnehmerinnen und Teilnehmern ergänzt

werden, die sich nicht an eine im Internet geführten Debatte beteiligen möchten oder können.

Die Veranstaltung wurde von der Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse mit einer kurzen Begrüßung eröffnet. Erstmals in der Geschichte eines Bürgerforums in Ludwigshafen standen während des Abends nicht die Vortragenden, sondern die Bürgerinnen und Bürger selbst im Mittelpunkt des Interesses. In vier Programmblöcken erhielten die Gäste die Gelegenheit, die sieben Blickwinkel ausführlich miteinander zu diskutieren. Inhaltlich wurde jeder Themenblock durch einen kurzen Vortrag von Johannes Lorch (Ingenieurgemeinschaft B44) eingeführt. Zum Abschluss eines Themenblocks wurden die Bürgerinnen und Bürger gebeten, ihre Präferenzen für eine Variante bzw. die Gewichtung der Themen für den Entscheidungsprozess mit Hilfe eines elektronischen Abstimmungssystems (TED-System) abzugeben. Während der Diskussionsphasen waren für Rückfragen erneut zahlreiche Experten der Stadtverwaltung Ludwigshafen und Fachkräfte der Ingenieurbüros vor Ort. Die Bürgerinnen und Bürger wurden gebeten, ihre Meinungen und Argumente auf Karten für die Dokumentation und Auswertung des Prozesses zu sammeln.



Abb. 14: Impressionen vom vierten Bürgerforum



Abb. 15: Bürgerinnen und Bürger in der Diskussion miteinander



Abb. 16: TED-Abstimmungsgerät und handgeschriebene Argumentationskarten



Abb. 17: Ausstellung und Visualisierung der Varianten

Spaziergänge

In Ergänzung zu dem Informationsbereich auf der Plattform und den Bürgerforen wurden vom 25. Januar 2014 bis zum 22. Februar 2014 insgesamt acht Spaziergänge unter der Hochstraße veranstaltet. Interessierte Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich direkt vor Ort über das Bauwerk Hochstraße zu informieren und sich unter fachkundiger Leitung ein Bild vom Schadenszustand zu machen. Die Spaziergänge wurden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung Ludwigshafen organisiert und durchgeführt.

Die Spaziergänge in Kleingruppen boten die Gelegenheit, zahlreiche Fragen im direkten Gespräch mit Fachplaner/innen zu klären. Die insgesamt acht Spaziergänge wurden sehr gut nachgefragt und waren voll ausgelastet, es nahmen rund 180 Personen teil.



Abb. 18: Impressionen von einem Spaziergang am 08.02.2014



Abb. 19: Impressionen von einem Spaziergang am 08.02.2014



Abb. 20: Impressionen von einem Spaziergang am 05.02.2014



Abb. 21: Impressionen von einem Spaziergang am 05.02.2014

Zudem wurde auf Grund des großen Interesses kurzfristig durch die Verwaltung ein Begleitheft zum "Spaziergang Hochstraße Nord" erarbeitet und zum Download auf ludwigshafen-diskutiert.de angeboten, damit sich Interessierte auch jenseits geführter Touren ein direktes Bild vor Ort machen können.

3.4. Kommunikation

Das Beteiligungsverfahren wurde durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. In allen stadteigenen Medien sowie in geeigneten Medien der Tochtergesellschaften wurde crossmedial auf das bevorstehende Verfahren mit dessen Möglichkeiten und die dazugehörigen Termine hingewiesen. Diese breite Öffentlichkeitsarbeit wurde während des ganzen vierwöchigen Verfahrens beibehalten, flankiert durch Medieninformationen, Mediengesprächen, Twitternachrichten; Newsletter etc.

Dabei wurde konsequent auf das Informations- und Beteiligungsangebot hingewiesen und über Änderungen bzw. Ergänzungen des Beteiligungsangebots informiert. Im Stadtbild fiel die durchgehende Plakatierung für die beiden Bürgerforen sowie für den gesamten Prozess stark ins Auge.



Abb. 22: Beispiele der Plakatierung im Stadtgebiete zur Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung

4. Die Inhalte der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Folgenden werden die quantitativen und qualitativen 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“ sowie „Weiteres“.

Für die Auswertung wurden alle 3908 Rückmeldungen herangezogen, die Bürgerinnen und Bürger während der vierwöchigen Beteiligungsphase zwischen dem 20. Januar und dem 20. Februar gegeben haben. Hierunter fallen 2127 Kommentare und Bewertungen, die über die Onlineplattform eingegangen sind, 1016 Antworten und 1017 Bewertungen aus den zurückgeschickten Fragebögen aus der neuenLu sowie alle verschriftlichten Hinweise aus dem dritten und vierten Bürgerforum, insgesamt 765, und die Ergebnisse der Ted-Abstimmungen des vierten Bürgerforums.

Format	Zahl der Beiträge (über alle Themenbereiche)
Online	2127
Bürgerforen:	765
3. Bürgerforum	83
4. Bürgerforum	682
Fragebogen	1016
Gesamtzahl	3908

Tab. 1: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten

Format	Zahl der Votings zu Straßenvarianten (über alle Themenbereiche)
Online	1662
4. Bürgerforum:	1610
Fragebogen	1017
Gesamtzahl	4289

Tab. 2: Anzahl der Votings aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten

Alle Hinweise wurden einzeln ausgewertet und werden in den folgenden Kapiteln zusammengefasst dargestellt. Hierzu folgende Vorbemerkung:

„Ludwigshafen diskutiert“ ist ein freiwilliges, konsultatives (das heißt beratendes) Verfahren der Bürgerbeteiligung. Das Verfahren ist kein repräsentatives Verfahren oder eine formelle Abstimmung, die analog zu

einer Wahl oder einem Bürgerentscheid gesamtstädtische Mehrheiten abbildet. Vorrangiges Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung war der Austausch und die Sichtbarmachung möglichst vieler Argumente, die bei der Entscheidung für eine Variante zu berücksichtigen sind.

Zwar wurden zur Ermittlung der „heißen Themen“ quantitative Auszählungen vorgenommen. Gerade für die Einordnung der quantitativen Bewertungen gilt aber: Auch wenn Begriffe wie „Voten“ oder „Voting“ dies suggerieren könnten, stellen die in diesem Bericht dargestellten Votingergebnisse *keine* Abstimmungs- oder Umfrageergebnisse. Die Votingergebnisse sind ein Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger von Ludwigshafen und Umgebung, die sich für die Hochstraße interessieren und sich mit den Planungsvarianten und Argumenten auseinandergesetzt haben – und damit eine Ergänzung zu den schriftlich eingebrachten Argumenten, die aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger bei der Auswahl einer Variante zu berücksichtigen sind.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass verschiedene Medien während der aktiven Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ihre Leserinnen und Leser ebenfalls um Rückmeldung baten. Diese Aktionen waren kein Teil der von der Stadtverwaltung initiierten Öffentlichkeitsbeteiligung, die Rückmeldungen sind daher auch nicht in den vorliegenden Auswertungsbericht eingeflossen, was die Bewertung der einzelnen Straßenvarianten angeht, sind die Ergebnisse jedoch ähnlich. Im Anhang befinden sich zur Dokumentation zwei Zeitungsartikel der Rheinpfalz und des Mannheimer Morgens.

Zur Methodik der Auswertung:

Die Auswertung der Hinweise und Kommentare erfolgte auf Basis einer strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse. Diese Methode ist gut geeignet für die systematische, regelgeleitete Strukturierung und Zusammenfassung großer Textmengen wie im Falle von „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt dann?“. Kern der Auswertung ist die Vergabe von inhaltlichen Schlagworten für jeden eingegangenen Beitrag, daneben werden, wo möglich, Kennwerte zur zahlenmäßigen Einordnung der Ergebnisse dargestellt.

Die Aufbereitung der Ergebnisse erfolgt für die einzelnen Blickwinkel nach dem jeweils gleichen Muster:

- Wie viele Beiträge gab es zu den einzelnen Blickwinkeln?
- Wie wurden die Straßenvarianten mit Blick auf den Blickwinkel bewertet?
- Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?
- Wie wichtig ist das jeweilige Thema für die Entscheidung?
- Welche Themen wurden diskutiert?
- Welche Fragen wurden gestellt?

EXKURS – Methodische Hinweise

Hier werden methodische Hinweise zu den einzelnen Darstellungen der folgenden Unterkapitel zusammengefasst. Sie verdeutlichen, auf welche Datenbasis sich die vorliegenden Auswertungsergebnisse jeweils beziehen. Dadurch wird die Einordnung der Ergebnisse erleichtert. Die Hinweise erläutern unter anderem die Art der Erhebung, die den präsentierten Ergebnissen zugrunde liegt, sowie die vorgenommenen Auswertungsschritte.

Hinweis zur Möglichkeit der Mehrfachbeteiligung:

- Die Kehrseite der niedrigschwelligen Konzeption der Öffentlichkeitsbeteiligung über verschiedene Beteiligungskanäle (vor Ort, schriftlich, Internet) ohne formale Registrierung ist, dass interessierte Personen sich mehrfach beteiligt haben können, beispielsweise über die Teilnahme sowohl an den Bürgerforen als auch auf der Onlineplattform oder die fortgesetzte Teilnahme am Onlinediskurs mit mehreren Beiträgen. Dies ist bei der Einordnung der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Hinweise zur Darstellung von:

Wie viele Beiträge gab es zu den einzelnen Blickwinkeln?

- Alle Beiträge, egal ob in den Bürgerforen, den Fragebögen oder online, wurden von den Teilnehmenden einem der acht verschiedenen Blickwinkel zugeordnet (= ursprüngliche Zuordnung). In einem ersten Auswertungsschritt wurde diese Zuordnung überprüft und gegebenenfalls korrigiert (= korrigierte Zuordnung). Dies war beispielsweise nötig, wenn Fragen oder Hinweise zu ‚Kosten‘ von Teilnehmenden unter ‚Bauzeit‘ eingestellt wurden. Auch wenn in einem Beitrag mehrere Blickwinkel angesprochen wurden, wurde dies in der Auswertung nachträglich berücksichtigt und der Beitrag entsprechend mehreren Blickwinkeln zugeordnet. Dies führt dazu, dass in dem vorliegenden Bericht ein Beitrag gegebenenfalls unter mehreren Blickwinkeln gezählt wird.
- Bei einem Großteil der Beiträge kann eine Angabe dazu gemacht werden, aus welcher Perspektive sie gemacht wurden: ob der Autor beziehungsweise die Autorin a) in Ludwigshafen wohnt, b) nicht in Ludwigshafen wohnt oder c) dort nicht wohnt, aber dort arbeitet. Diese Angaben zum Wohnort waren auf der Onlineplattform eine Pflichtangabe. In den Fragebögen wurde kein Wohnort erfragt, vielmehr wurde hier auf Grund der Verteilung ausschließlich in Ludwigshafen vereinfachend davon ausgegangen, dass die Rücksender jeweils in Ludwigshafen wohnen. (Die Fragebögen lagen einer Sonderausgabe der neuenLU bei und wurden flächendeckend ausschließlich an Ludwigshafener Haushalte verteilt.) Auf dem 4. Bürgerforum wurde der Wohnort der Anwesenden zwar per Ted-Abstimmung erfragt, diese Angabe kann jedoch nicht mit den einzelnen, während des Bürgerforums handschriftlich gemachten Hinweisen verknüpft werden. Die Aussage, wie viele Beiträge zu einem Blickwinkel aus welcher Wohnort-Perspektive gemacht wurden, bezieht sich daher in der Regel auf die Beiträge, die online oder per Fragebogen eingebracht wurden, Beiträge aus den Bürgerforen werden unter „keine Angabe“ mitgezählt.

Hinweise zur Darstellung von:

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

- Die Bewertungen der vier zur Diskussion stehenden Straßenvarianten wurden vor Ort im 4. Bürgerforum, online und per Fragebogen erhoben, jeweils differenziert nach Blickwinkeln. Im 4. Bürgerforum wurden die Präferenzen per Ted-Abstimmung erfragt, in den Fragebögen per Ankreuz-Feldern, auf der Plattform konnten angemeldete Teilnehmer pro Blickwinkel für ihre jeweils favorisierte Variante votieren. Dabei war in allen Formaten nur die Auswahl einer Variante möglich (vor Ort gab es darüber auch die Möglichkeit „keine Angabe“ zu wählen –

diese Auswahl wurde wie ein Nicht-Abstimmen behandelt und in den Grafiken nicht gesondert ausgewiesen). Die Bewertungen werden sowohl für die einzelnen Beteiligungsformate getrennt als auch als Summe aller Bewertungen über die einzelnen Formate hinweg ausgewiesen.

Hinweise zur Darstellung von: Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

- Bei der Auswertung wurde jeder Beitrag daraufhin untersucht, auf welche Straßenvariante er sich bezog und gleichzeitig, wie die erwähnte Variante dabei bewertet wurde (positiv, negativ oder neutral). Die Zuordnung der Bewertung erfolgte auf Grund des Textinhaltes. Folgende Auswahlmöglichkeiten waren dabei möglich:
 - Hochstraße neu (positiv / negativ / neutral)
 - Hochstraße versetzt (positiv / negativ / neutral)
 - Hochstraße allgemein (positiv / negativ / neutral) – falls vom Beitragsschreibenden keine Unterscheidung zwischen den beiden Hochstraßenvarianten vorgenommen wurde
 - Stadtstraße lang (positiv / negativ / neutral)
 - Stadtstraße kurz (positiv / negativ / neutral)
 - Stadtstraße allgemein (positiv / negativ / neutral) – falls vom Beitragsschreibenden keine Unterscheidung zwischen den beiden Stadtstraßenvarianten vorgenommen wurde
 - Alternative Varianten – falls vom Beitragsschreibenden Bezug auf andere als die vier zur Diskussion stehenden Varianten genommen wurde
 - Alle Varianten / kein Variantenbezug – falls vom Beitragsschreibenden Bezug auf alle Varianten genommen wurde bzw. der Hinweis keinen Bezug auf eine spezielle Variante enthielt, sondern allgemeiner Natur war
- Ein Beitrag konnte mehrere Bewertungen enthalten (z. B. eine positive Erwähnung der Hochstraße neu und gleichzeitig eine negative Erwähnung der Hochstraße versetzt). Entsprechend ist die Summe aller Variantenerwähnungen nicht identisch mit der Zahl aller Beiträge. Zusätzlich zu den vier Varianten wurde auch erfasst, wenn die Stadtstraßen- oder Hochstraßenvarianten nicht differenziert erwähnt wurden, sondern pauschal als „Hochstraße“ oder „Stadtstraße“ genannt wurden. Zu beachten ist, dass Teilnehmende teilweise mehrere Beiträge einbrachten und daher ihre Beiträge und die darin vertretenen Einstellungen in die Aufstellung entsprechend mehrfach eingingen.

Hinweise zur Darstellung von:

Wie wichtig ist das jeweilige Thema für die Entscheidung?

- Zu den einzelnen Blickwinkel wurde kontrovers diskutiert. Theoretisch kann eine Straßenvariante unter einem Blickwinkel favorisiert werden, in einem anderen aber überwiegend kritisch bewertet werden. Daher wurde für jeden inhaltlichen Blickwinkel auch gefragt, wie wichtig den Teilnehmenden dieser insgesamt für die Entscheidung ist. Die Erhebung erfolgte in einzelnen Beteiligungsformaten auf unterschiedliche Weise. Dies ist bei der summierten Gesamtdarstellung der Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsformate zu beachten: Um die Einzelergebnisse vergleichen zu können, wurde beispielsweise zwei Antwortoptionen der beim Bürgerforum gestellten Frage zusammengezogen (siehe unten). Da die Rückmeldungen inhaltlich jedoch bei allen Formaten in die gleiche Richtung gehen, wurde für eine schnell erfassbare Darstellung eine Gesamtdarstellung über alle Beteiligungsformate hinweg erstellt. Die Ergebnisse der einzelnen Formate werden darüber hinaus aber auch einzeln präsentiert.
- Online erfolgte die Erhebung als Pflichtangabe unterhalb der Beitragseingabe (Kommentarfeld)

über einen zu vervollständigen Satz: „Das Thema „xyz“ ist mir ...“ mit den Antwortoptionen „sehr wichtig“, „eher wichtig“ oder „nicht wichtig“.

- Auf dem 4. Bürgerforum wurde die Bewertung der Entscheidungsrelevanz per Ted-Abstimmung erhoben (und damit unabhängig von den einzelnen, handschriftlichen Hinweisen). Die Auswahloptionen auf die Frage „Wie wichtig ist für Sie das Thema xyz für die Auswahl einer Straßenvariante?“ lauteten: „Sehr wichtig“, „eher wichtig“, „weniger wichtig“, „nicht wichtig“ und „keine Angabe“. Für die Auswertung im vorliegenden Auswertungsbericht wurden die Bewertungen zu den Antwortmöglichkeiten „weniger wichtig“ und „nicht wichtig“ zusammengefasst.
- Im Fragebogen der neuenLu schließlich lautete die Frage „Wie wichtig sind Ihnen xyz bei der Entscheidung für eine Variante?“, für die Beantwortung war ein Textfeld vorgesehen. Die dort gegebenen Antworten wurden durch die Mitarbeitenden der Stadt Ludwigshafen, die die Fragebogen maschinell erfassten soweit möglich übersetzt in die Priorisierungen „sehr wichtig“, „eher wichtig“ oder „nicht wichtig“. Wo dies auf Grund der Formulierungen nicht möglich war, wurde diese Angabe nicht explizit erfasst.

Hinweise zur Darstellung von: Welche Themen wurden diskutiert?

- Die textliche Zusammenfassung der Diskussionsschwerpunkte basiert auf der Verschlagwortung der Beiträge. In der Auswertung wurden jedem Beitrag Schlagworte zugewiesen, die den Inhalt erfassen. Grundsätzlich konnten für jeden Beitrag so viele Schlagworte vergeben werden, bis jeweils die dort angesprochenen Themen vollständig abgedeckt waren. Mindestens ein Schlagwort wurde pro Beitrag vergeben. Eine Identifizierung von Themenschwerpunkte ist über die Betrachtung der Häufigkeit der einzelnen Schlagworte möglich. Die in den Zusammenfassungen verwendeten Zitate dienen der Veranschaulichung der Diskussion und haben nicht die Absicht, bestimmte Autoren oder einzelne Positionen besonders hervorzuheben.

Hinweise zur Darstellung von: Welche Fragen wurden gestellt?

- Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung gestellten Fragen sind wichtige Indikatoren für das Informationsbedürfnis der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger und damit auch für den weiteren Prozess über die Entscheidung der Vorzugsvariante hinaus interessant. Deshalb werden sie gesondert dargestellt. Rhetorische Fragen oder reine Verständnisfragen an andere Diskussionsteilnehmer bleiben unberücksichtigt. Soweit möglich wurde auch festgehalten, ob die Verwaltung die Frage bereits unmittelbar in der laufenden Beteiligungsphase beantwortete. Dies ist grundsätzlich der Fall für alle Fragen, die im dritten Bürgerforum gestellt wurden. Hierfür gibt es eine eigene PDF-Dokumentation zur Veranstaltung, in der alle Fragen und Antworten aufgelistet sind. Der allergrößte Teil der auf der Onlineplattform gestellten Fragen wurde ebenfalls bereits während der aktiven Laufzeit beantwortet. Offen sind aktuell noch Antworten zu den Fragen des vierten Bürgerforums, wobei sich ein Teil der Fragen mit denen aus den anderen Formaten doppelt und somit ebenfalls bereits beantwortet ist. Eine Übersicht aller eingegangenen Fragen sowie der Antworten der Verwaltung auf die Fragen auf der Onlineplattform finden Sie auf der Plattform ludwigshafen-diskutiert.de.



4.1 Bauzeiten

Bevor die Hochstraße – in welcher Form auch immer – erneuert wird, muss sie abgerissen werden. Je nachdem, ob sie wieder als Brücke errichtet wird, nach Süden hin verlegt wird, als kürzere oder längere Stadtstraße gebaut wird, gibt es unterschiedliche Konsequenzen für den Bau und den Bauablauf. Daraus ergeben sich nach den Berechnungen der Vorplanungen unterschiedliche Bauzeiten. Das bedeutet auch, dass die Beeinträchtigungen für die Anliegerinnen und Anlieger sowie die Berufspendlerinnen und -pendler unterschiedlich lang und unterschiedlich intensiv sind, je nachdem, wie künftig gebaut wird.

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Wie viel Raum die einzelnen Blickwinkel in der Gesamtdiskussion einnahmen, lässt sich zuallererst an der Zahl der zum jeweiligen Blickwinkel verfassten Beiträge ablesen. Bei der Beitragsabgabe mussten die Teilnehmenden sich entscheiden, auf welchen Blickwinkel der Beitrag sich bezog. Da viele der eingebrachten Beiträge mehr als ein Thema berührten, wurde dies in der Auswertung berücksichtigt – und Beiträge mehreren Blickwinkeln zugordnet bzw. in Einzelfällen gänzlich korrigiert.¹

Zum Thema Bauzeiten wurden original von den Teilnehmenden 481 Beiträge über die Plattform, die Bürgerforen und die Fragebögen eingebracht. Nach der Durchsicht und eventuell nötigen Korrekturen durch die Auswerter sind dem Thema nun final 520 Beiträge zugeordnet. Damit gehört das Thema Bauzeiten zu einem der vier am meisten diskutierten Themen.

Von den 520 Beiträgen wurden 270 Beiträge online abgegeben, 57 vor Ort (vier beim dritten und 53 beim vierten Bürgerforum) und 193 über die Fragebögen.

¹ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	272	270
Bürgerforen:	65	57
3. Bürgerforum	4	4
4. Bürgerforum	61	53
Fragebogen	144	193
Gesamtzahl	481	520

Tab. 3: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

Fast achtzig Prozent dieser Beiträge (414 insgesamt) wurden dabei von Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafenern eingebracht, knapp fünf Prozent (27 Beiträge) von Teilnehmenden, die in LU arbeiten, aber nicht wohnen, und etwa drei Prozent (15 Beiträge) von Teilnehmern, die außerhalb von LU wohnen.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	414
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	27
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	15
keine Angabe	64
Gesamt	520

Tab. 4: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Für jeden Blickwinkel wurden die Teilnehmenden einmalig gebeten, ihre unter diesem Aspekt favorisierte Straßenvariante zu nennen. Zum Blickwinkel Bauzeiten wurden insgesamt 637 Bewertungen für die zur Auswahl stehenden Varianten abgegeben (davon 272 online, 221 beim vierten Bürgerforum und 144 über den Fragebogen in der Zeitschrift neueLU).

In der Gesamtbetrachtung ergibt sich mit Blick auf die Bauzeiten eine klare Präferenz für die Variante „Stadtstraße lang“, für die insgesamt 77 Prozent der Beteiligten ihre Stimme abgaben. 13 Prozent sprachen sich für die Version „Hochstraße versetzt“ aus, 6% für „Hochstraße neu“ und 4 Prozent für die kurze Stadtstraßen-Variante.

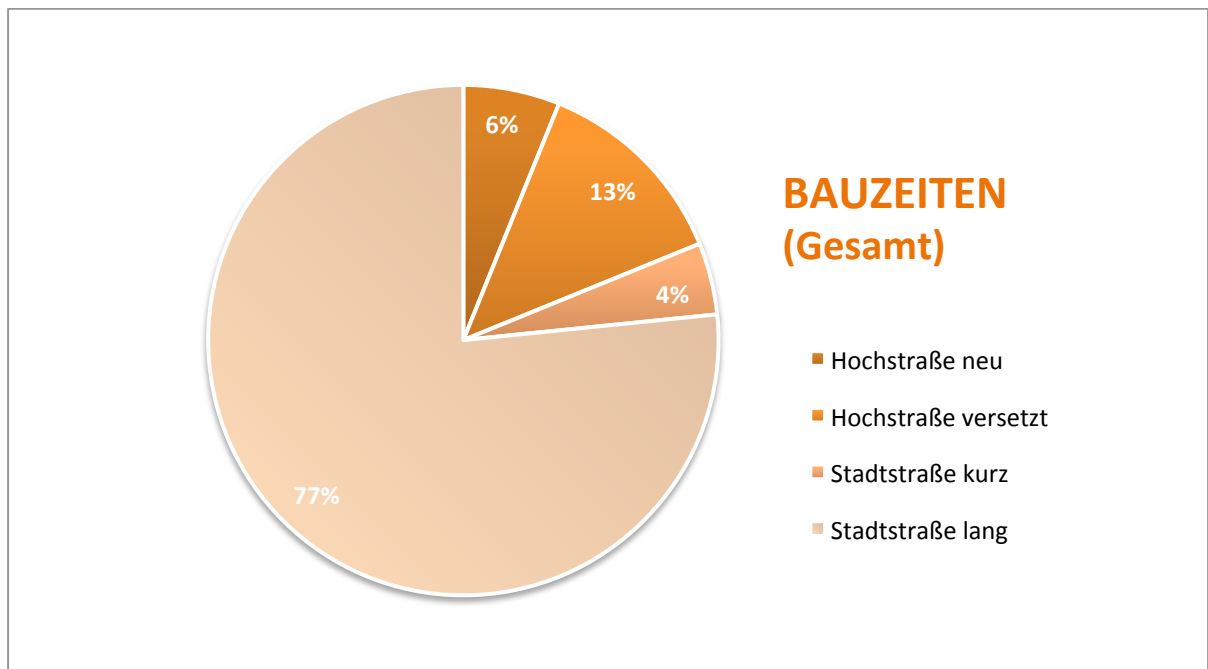


Abb. 23: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 637 Bewertungen)

Zwischen den Beteiligungsformaten sind hier deutliche Unterschiede festzustellen: Bei den Fragebögen liegt die „Stadtstraße lang“ sogar mit 83 Prozent und online mit 81 Prozent vor den anderen Varianten, wohingegen sie bei der TED-Abstimmung vor Ort eine immer noch deutliche, aber eben auch deutlich geringere Mehrheit von 67 Prozent erreichte.

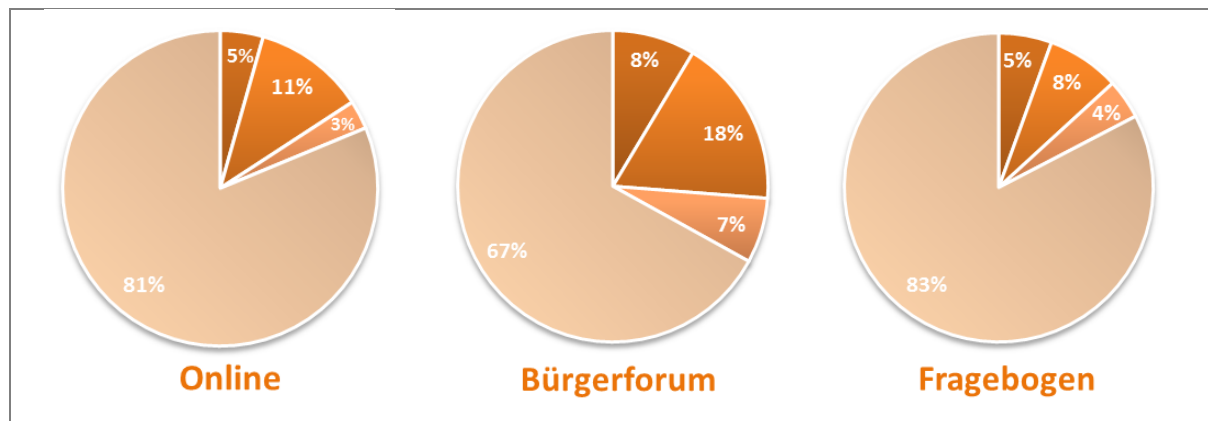


Abb. 24: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 272 Bewertungen; Bürgerforum N = 221 Bewertungen; Fragebogen N = 144 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Auch unabhängig von der Bewertung der Variante per Ted-Abstimmung, Ankreuzfeld im Fragebogen oder Voting-Funktion online konnten die Teilnehmenden ihre Präferenzen für die einzelnen Straßenvarianten beschreiben: Aus den Textbeiträgen lässt sich durch die Auszählung der positiven, negativen oder neutralen Erwähnung der einzelnen Varianten ablesen, welchen Stellenwert und welche Bewertung sie in der Diskussion insgesamt einnahmen. In den folgenden Grafiken ist daher dargestellt, welche Varianten wie oft mit welcher Bewertungstendenz in den Beiträgen zum Blickwinkel Bauzeit diskutiert wurden.

237 Beiträge erwähnten die Variante „Stadtstraße lang“, davon waren 226 Kommentare positiver Natur. 26 von 29 Beiträgen zur versetzten Hochstraße waren positiv. Zur Hochstraße neu äußerten sich 22 Beiträge, davon 16 positiv. Die Stadtstraße kurz war mit 18 Beiträgen (davon 16 positiv) vertreten.

Allgemeine Beiträge zur Hochstraße gab es acht, zur Stadtstraße zehn.

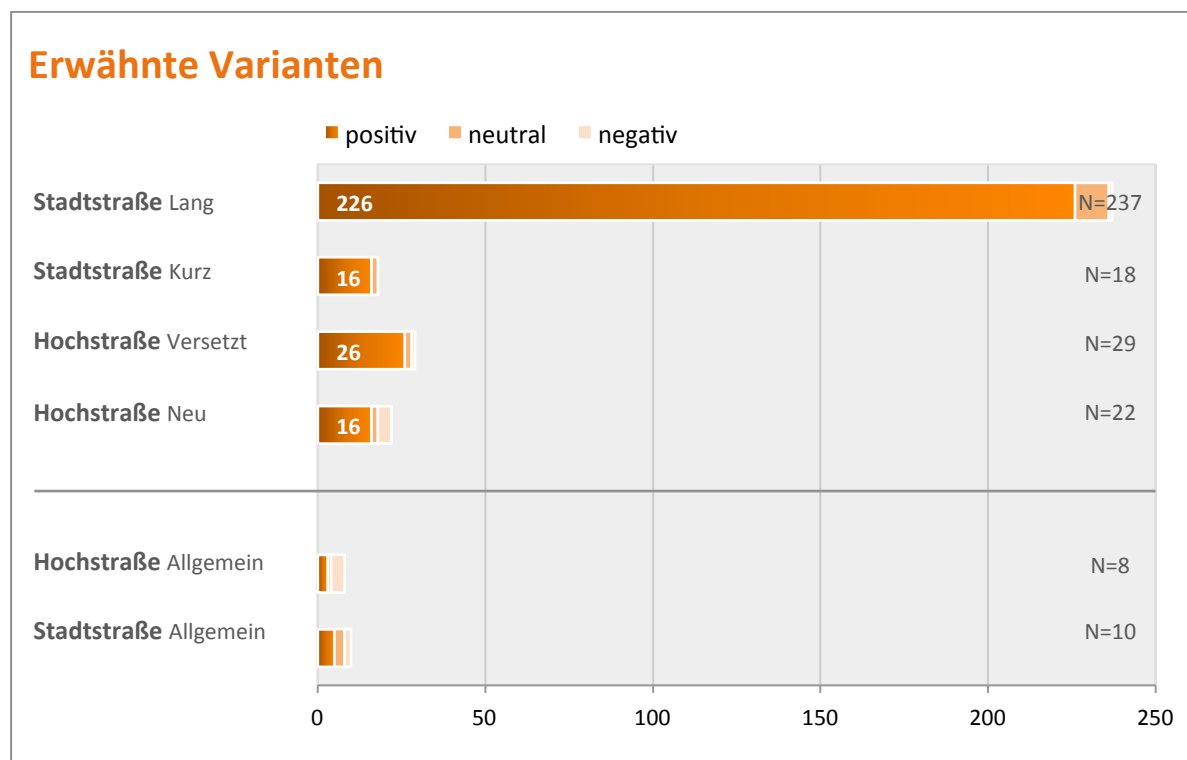


Abb. 25: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Bauzeiten

Wie wichtig ist das Thema Bauzeiten für die Entscheidung?

Im folgenden Diagramm ist abgebildet, wie wichtig den Teilnehmenden das Thema Bauzeiten für die anstehenden Entscheidung über eine Vorzugsvariante ist. 605 Mal wurde eine solche Bewertung abgegeben.²

389 wurde dabei die Wichtigkeit der Bauzeiten für die Entscheidung als „hoch“ angegeben (entspricht 64 Prozent der abgegebenen Bewertungen). 138 Mal wurde den Bauzeiten eine mittlere Wichtigkeit bescheinigt (23 Prozent), und in 77 Bewertungen wurde die Wichtigkeit als niedrig eingestuft (13 Prozent). Damit gehören die Bauzeiten zu einem der vier am höchsten priorisierten Blickwinkeln.

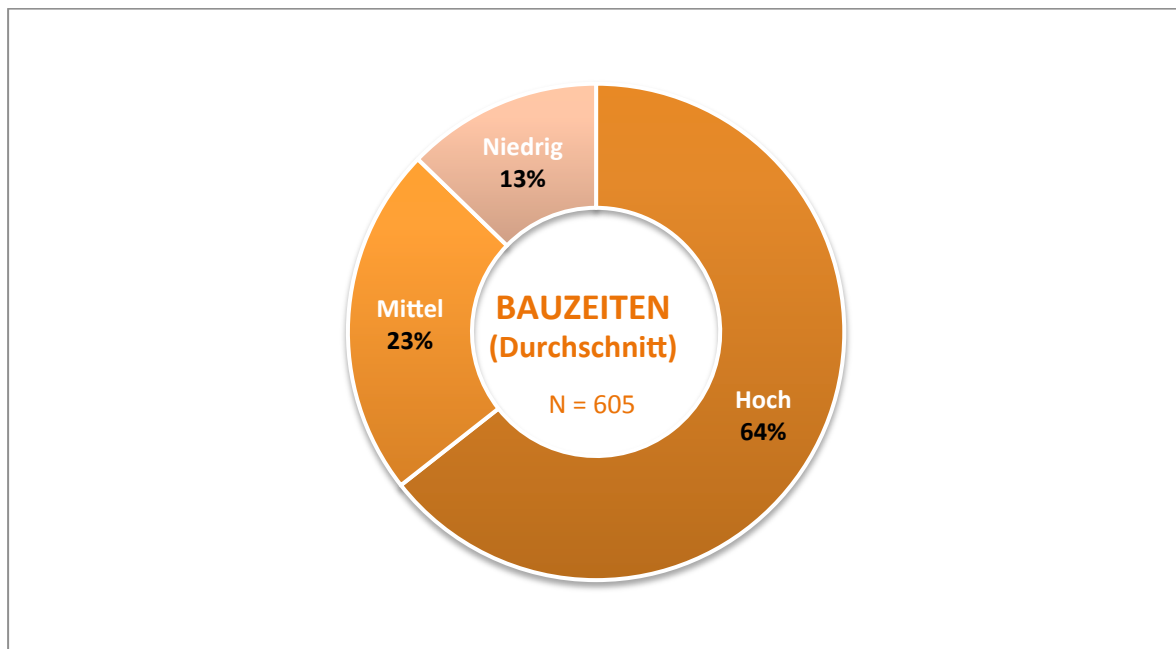


Abb. 26: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Bauzeiten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 605 Bewertungen)

² Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

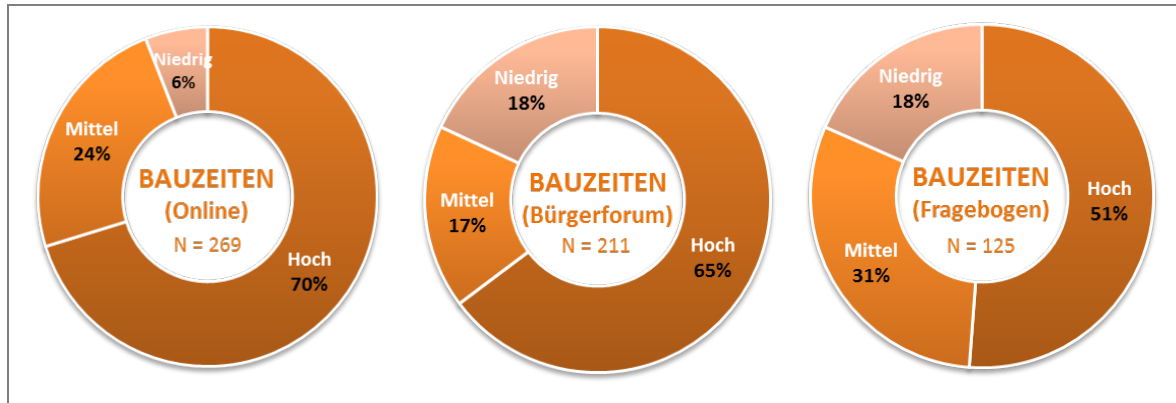


Abb. 27: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 269 Bewertungen; Bürgerforum N = 211 Bewertungen; Fragebogen N = 125 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Innerhalb der Diskussion rund um die Bauzeiten gab es einige inhaltliche Schwerpunkte: Die Teilnehmenden diskutierten die Bauzeiten zuvorderst unter dem Aspekt der Belastung für die besonders Betroffenen (Anwohner, Geschäftsleute, Pendler). Insgesamt werden die langen Bauzeiten als große Belastung für Anwohner, Pendler und Geschäftsinhaber gesehen. Unterschiede zwischen den betroffenen Gruppen gibt es hier in der Art der Belastung: Anwohner fürchten vor allem Staub und Lärm, Pendler längere Fahrzeiten durch Staus und Umleitungen, Geschäftsinhaber äußern sich besorgt über einen möglichen Rückgang der Kundschaft. Rund dreißig Beiträge widmeten sich dem Thema Verkehrsbelastung während der Bauzeit, das für jede der betroffenen Gruppen aus anderen Gesichtspunkten von Wichtigkeit ist. In diesem Zusammenhang wünschten sich viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Umsetzung der Variante mit der kürzesten Bauzeit. Allerdings gab es, wenn auch selten, sogar Befürworter einer langen Bauphase: Dies würde auch für einen längeren Zeitraum Arbeitsplätze in Ludwigshafen schaffen - so das Argument. Vereinzelt wurden die von den Planern angegebenen Unterschiede in den Bauzeiten für die einzelnen Varianten kritisch hinterfragt bzw. angezweifelt.

Häufig wurde daneben die Befürchtung geäußert, dass die geplanten Bauzeiten nicht eingehalten werden könnten. Wie in anderen Blickwinkeln wurden als Negativbeispiele andere Großprojekte wie die Hamburger Elbphilharmonie und der Berliner Flughafen genannt.

”

„Nehmen Sie für alle Varianten einen Verzögerungsfaktor von 1,5 an (das ist verglichen mit dem Citytunnel Leipzig oder dem Flughafen BER noch optimistisch): Dann landen Sie bei der Stadtstraße lang bei 12 Jahren und bei der Hochstraße bei 18 Jahren!“

Damit die geplanten Bauzeiten eingehalten werden, forderten daher viele Beiträge eine strenge Kontrolle der Bauarbeiten und ein striktes Baumanagement. Viele Bürger und Bürgerinnen reichten Vorschläge zur Verkürzung der Bauzeit ein. Hier reichten die Ideen bis zu einer 24-Stunden-Baustelle, was von betroffenen Anwohnern jedoch erwartungsgemäß abgelehnt wurde.

Auch wenn für die (große) Mehrheit eine kurze Bauzeit und damit möglichst geringe Belastungen ein Hauptargument bei der Auswahl der Straßenvariante ist, gibt es in der Abwägung der Kriterien auch Aussagen, dass eine kurze Bauzeit nicht zulasten der Qualität gehen und mit den anderen Kriterien abgewogen werden sollte.

”

„Entscheidend ist doch was nachher rauskommt und bleiben soll...auch für die nächste Generation. Grundsätzlich soll natürlich alles schnellstmöglich ablaufen, aber bitteschön den Geldbeutel und den Sozialraum schonend.“

Welche Fragen wurden gestellt?

Zum Blickwinkel Bauzeiten wurden im Vergleich zu anderen Blickwinkeln wenig Fragen gestellt. Insgesamt sind zu dem Blickwinkel nur 14 Fragen eingegangen, davon acht online und sechs während des dritten beziehungsweise vierten Bürgerforums. Zu sieben wurden online bereits während der aktiven Beteiligungsphase bereits eine detaillierte Antwort der Verwaltung oder der Moderation eingestellt.

Die Fragen zum Blickwinkel Bauzeiten spiegeln vor allem die Befürchtung der Bürgerinnen und Bürger vor einer langen und belastenden Bauphase wieder. Daher wird sich in den Fragen danach erkundigt, wie sich die Bauzeiten verkürzen ließen und auf welcher Basis die Bauzeitprognose berechnet wurde.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.



4.2 Entwicklungs- chancen

Raum für neue Stadtideen? Neben den reinen Bau- und Unterhaltungskosten spielt in den Planungen eine große Rolle, wie der städtische Raum im Umfeld der Straße neu gestaltet und vor allem genutzt wird. Abhängig davon, welche Variante verwirklicht werden soll, können im Umfeld der neuen Hoch- oder Stadtstraße neue Gebäude entstehen, sowohl für Wohnraum als auch Büros. Entscheidend dabei ist, ob das entstehende Umfeld attraktive Flächen für mögliche Investoren bietet und damit potentiell neue Wohnungen und Arbeitsplätze in Ludwigshafen entstehen. Auch für die angrenzenden Stadtteile und ihre Entwicklung ist die Frage der Straßengestaltung ebenfalls von Bedeutung: Liegen Sie an einer Hochstraße an oder grenzen Sie an eine Stadtstraße? Ähnlich wie die Frage nach dem Raumgefühl, ist diese insbesondere eine Frage zur Entwicklungsrichtung der Stadt: Wie sehen die Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafener ihre eigene Stadt und welche Chancen für die Entwicklung ihrer Stadt möchten sie genutzt sehen?

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Zum Thema Entwicklungschancen wurden ursprünglich 618 Diskussionsbeiträge zugeordnet. Die Nachkodierung während der Auswertung³ ergab, dass kategorienübergreifend insgesamt 744 Beiträge Inhalte zu dem Thema Entwicklungschancen enthalten. Der Blickwinkel der Entwicklungschancen nimmt damit nach Wortbeiträgen einen prominenten Platz unter den acht Blickwinkeln (inklusive „Weiteres“) ein. Lediglich das Top-Thema „Verkehr“ hat mehr Beiträge erhalten; etwa gleichauf rangiert noch der Blickwinkel „Bauzeiten“.

Der überwiegende Teil der Beiträge (422 Beiträge) wurde dabei online eingereicht. Darüber hinaus wurden 192 ausgefüllte Fragebögen zu dem Thema eingesendet und 130 Beiträge über die Bürgerforen aufgenommen.

³ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	362	422
Bürgerforen:	111	130
3. Bürgerforum	18	22
4. Bürgerforum	93	108
Fragebogen	145	192
Gesamtzahl	618	744

Tab. 5: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

536 Beiträge beziehungsweise 72 Prozent aller Beiträge stammen von Ludwigshafener Bürgerinnen und Bürgern. Knapp vier Prozent stammen jeweils von Menschen, die in Ludwigshafen arbeiten, aber nicht wohnen beziehungsweise von Bürgerinnen und Bürgern, die nicht aus Ludwigshafen stammen und auswärts arbeiten.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	536
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	36
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	32
keine Angabe	141
Gesamt	744

Tab. 6: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Insgesamt wurden im Themenbereich „Entwicklungschancen“ die Straßenvarianten 641 bewertet, 249 dieser Bewertungen wurden online, 249 vor Ort beim vierten Bürgerforum und 143 über den Fragebogen der neuenLu abgegeben.

Danach gefragt, welche Variante die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger mit Blick auf die Entwicklungschancen bevorzugen, antworteten formatübergreifend die Teilnehmenden ähnlich: Überall erhielt die meiste Zustimmung die „Stadtstraße Lang“ – in Durchschnitt sprachen sich 76 Prozent für diese Variante aus. Jeweils acht Prozent wählten eine der anderen Straßenvarianten zum Favoriten.

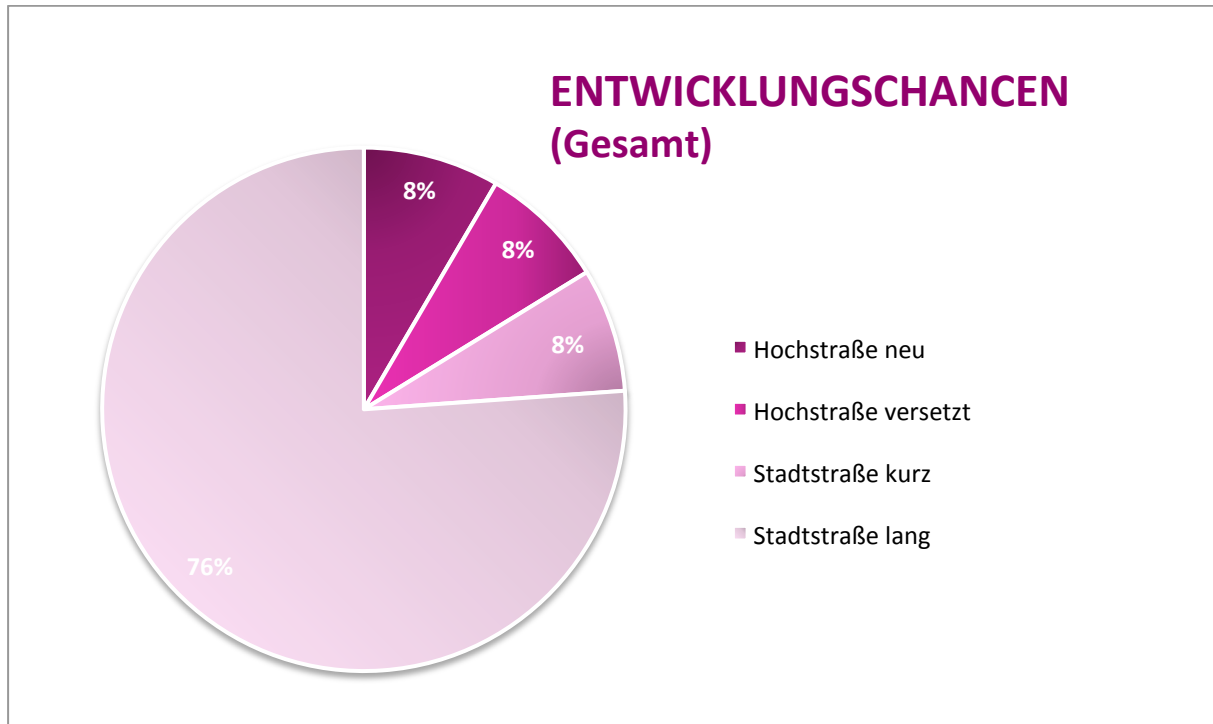


Abb. 28: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 641 Bewertungen)

Die Favoritenstellung der Stadtstraße lang gegenüber den anderen Varianten variierte bei den einzelnen Formaten zwischen 65 Prozent (Ted-Abstimmung während des vierten Bürgerforums) und 84 Prozent (Online-Voten).

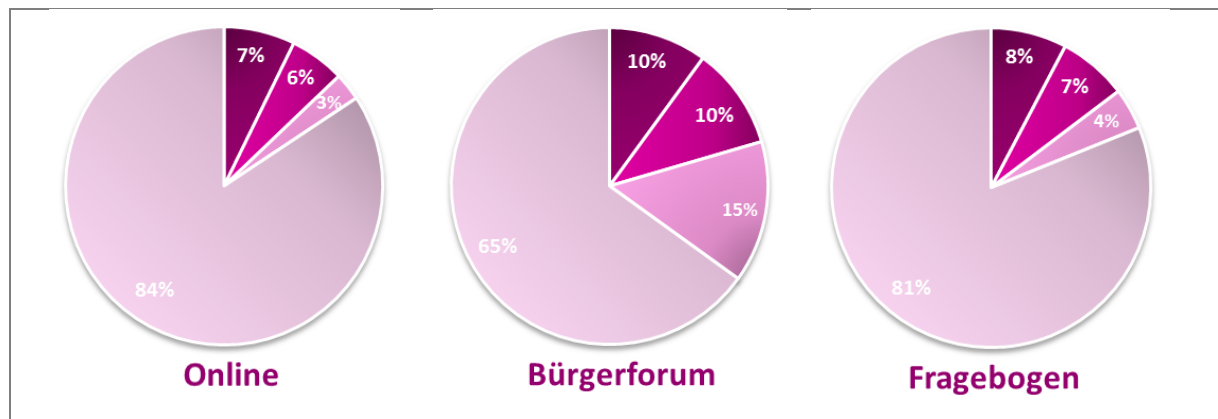


Abb. 29: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 249 Bewertungen; Bürgerforum N = 249 Bewertungen; Fragebogen N = 143 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Betrachtet man, wie die Varianten innerhalb der Diskussionen bewertet wurden, so zeigt sich, dass in den Textbeiträgen vor allem die Stadtstraße lang positive Kom-

mentare erhielt. Weitere Varianten wurden weit aus seltener, aber ebenfalls überwiegend positiv beschrieben.

Wurde in den Beiträgen kein Unterscheid zwischen den beiden Hochstraßen- beziehungsweise den beiden Stadtstraßenvarianten gemacht, sondern stattdessen allgemein von „Hochstraße“ bzw. „Stadtstraße“ gesprochen, fällt diese Tendenz anders aus: In solchen Fällen werden die Stadtstraßen überwiegend positiv besprochen. Hochstraßen im Allgemeinen werden unter dem Blickwinkel Entwicklungschancen hingegen in diesen allgemeiner gehaltenen Beiträgen hauptsächlich negativ beschrieben.

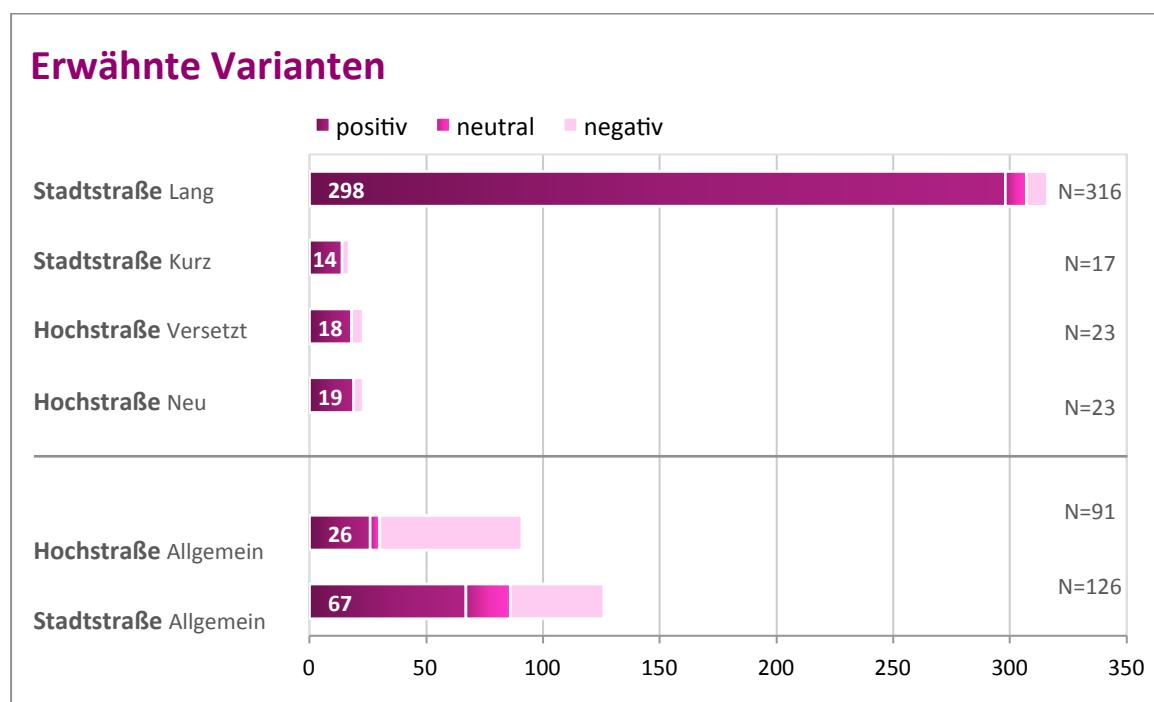


Abb. 30: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Entwicklungschancen

Wie wichtig ist das Thema Entwicklungschancen für die Entscheidung?

559 Mal wurde die Relevanz des Themas Entwicklungschancen für die Entscheidung einer Vorzugsvariante bewertet. Dabei stuften die Nutzer diese insgesamt mit 84 Prozent als hoch bzw. sehr wichtig ein, 23 Prozent als Mittel und 13 Prozent als niedrig. Damit sind die Entwicklungschancen, die eine Straße mit sich für das Umfeld und die Stadt insgesamt in sich birgt, eines der vier höchstpriorisierten Themen innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung.

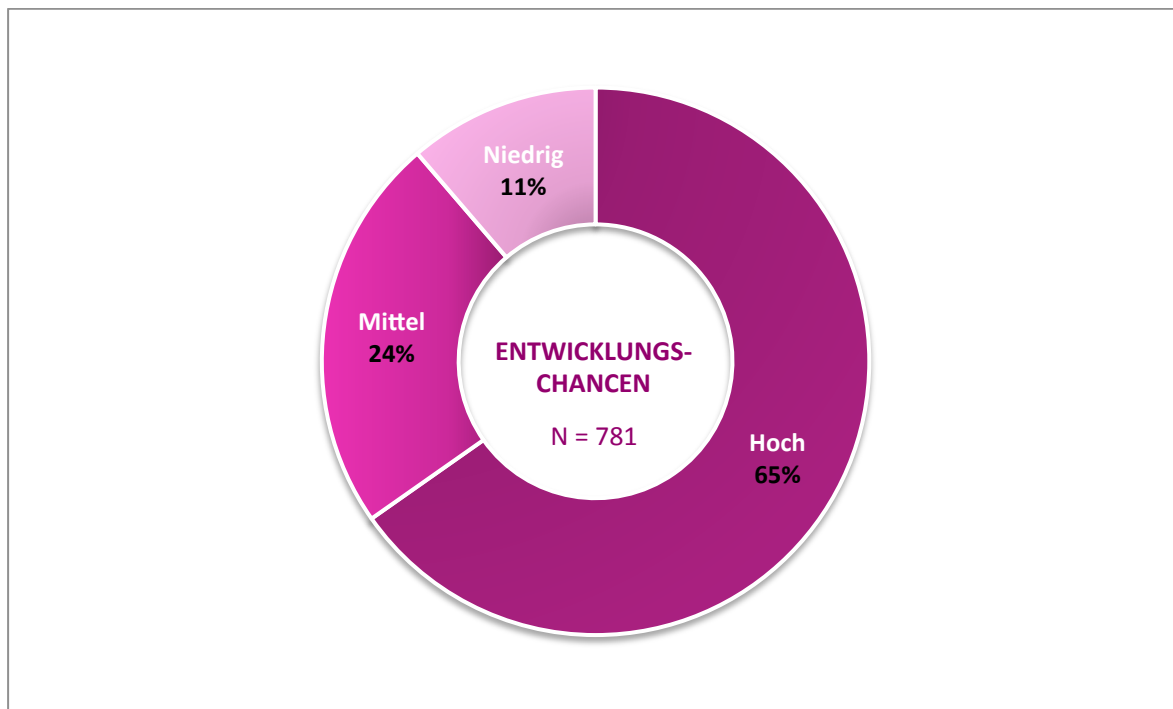


Abb. 31: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Entwicklungschancen über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 781 Bewertungen)

Über die unterschiedlichen Kanäle hinweg konnte dabei nur eine geringe Varianz festgestellt werden. Sie variierte zwischen 59 Prozent (beim vierten Bürgerforum) und 70 Prozent (online auf ludwigshafen-diskutiert.de) in der Ausprägung „hoch“.

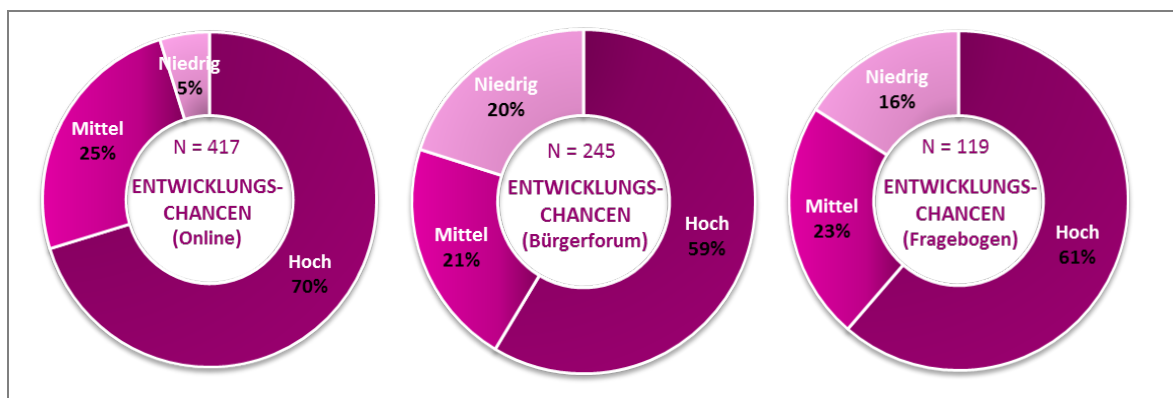


Abb. 32: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 417 Bewertungen; Bürgerforum N = 119 Bewertungen; Fragebogen N = 245 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Als Grundtenor für die Dimension der „Entwicklungschancen“ lässt sich ein fast durchgehend geäußerter Wunsch nach einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt festhalten.

Die Perspektive, durch bauliche Neuerungen im Zuge der Stadtstraßenvarianten eine anziehende Gewerbe- und Wohnsituation zu kreieren, war dabei im gesamten Verlauf der Diskussion ein dominierendes und mit viel Hoffnung belegtes Thema. Die Unzufriedenheit mit dem Status quo, insbesondere mit dem Niveau der Geschäfte („Ein-Euro-Läden“) und dem Zustand der Flächen unterhalb der Hochstraße war allgemein präsent. Einige Bürger haben vor diesem Hintergrund detaillierte stadtplanerische Vorstellungen zur Umgestaltung des Straßenumfelds eingebracht. Insbesondere unter Befürwortern einer Hochstraße war jedoch auch eine Skepsis bezüglich des Realitätsgehalts eines solchen Szenarios zu verzeichnen.

Die Thematik der „Flächennutzung“ stand in 241 identifizierten Beiträgen im Vordergrund. Wie erwähnt waren insbesondere die möglichen Gestaltungspotenziale speziell der Stadtstraßenvarianten Gegenstand der Debatte. Hier wurde häufig der Nutzungsmix von Wohnraum, Gewerbe- und Grünflächen thematisiert. In Hinblick auf die Ausgestaltung des potenziellen Wohnraums wurde hier angemahnt, auch sozial schwächeren Milieus dort weiterhin eine Perspektive zu ermöglichen. Zudem wurde häufig ein großzügiges Begrünungskonzept gefordert um monolithische Gebäudeflächen zu vermeiden oder gegebenenfalls aufzubrechen. Gleichzeitig wurde aber auch die Perspektive der späteren Nutzung des Straßenumfelds angezweifelt. Vor allem die unmittelbare Wohnbebauung zur Stadtstraße hin sorgte für Skepsis, da hier häufig eine erhebliche und unvermeidbare Minderung der Wohnqualität durch Lärm und Schmutz vermutet wird. Bei der gewerblichen Nutzung wurde wiederholt auf die schon bestehenden Leerstände im Innenstadtbereich hingewiesen und vor der Schaffung weiteren Leerstands gewarnt.

”

„Wir haben in Ludwigshafen zu viele leere Räume die auch genutzt werden können da braucht man keine neue Immobilien.“

Insgesamt überwog jedoch eine positive Sichtweise auf die Möglichkeiten einer baulichen Neugestaltung im Umfeld einer Stadtstraße.

Quer zur den zumeist angezweifelt Potenzialen der Neugestaltung der Hochstraße wurde hier der Status Quo der Flächennutzung angesprochen: die bestehende Situation wurde dabei überwiegend negativ bewertet. Vielfach wurden die Räume unterhalb der Hochstraße als „düstere Ecken“ oder „dreckig“ bzw. „hässlich“ beschrieben. Hier versprachen sich Teilnehmende insbesondere von den Stadtstraßenvarianten Besserung.

”

„[...] die Stadtstraße ist eine einmalige Chance, endlich Atmosphäre in diesen Flickenteppich aus Beton zu bekommen.“

Es wurde jedoch auch von anderer Seite darauf verwiesen, dass die Räume unter der Hochstraße besser genutzt werden könnten bzw. sollten als bislang.

Ein weiterer Schwerpunkt in den Beiträgen war die Auseinandersetzung mit den räumlichen Verbindungen: Hier wurde, insbesondere mit Blick auf die lange Stadtstraßenvariante, die Hoffnung auf ein Zusammenwachsen der Stadtteile mehrfach geäußert. Dies wurde, wie auch der Wunsch nach einer allgemeinen Verbesserung der Attraktivität der Ludwigshafener Innenstadt, meist in Bezug auf die bisher wahrgenommene, räumliche Barrierewirkung der Hochstraßenkonstruktion artikuliert. Ein nicht unerheblicher Anteil der Teilnehmenden sieht die Chance, durch eine Stadtstraße in Ludwigshafen eine stadtbildprägende Veränderung zu bewirken und der Stadt somit zu einer neuen Außenwahrnehmung zu verhelfen.

Welche Fragen wurden gestellt?

Der Blickwinkel Entwicklungschancen veranlasste die Bürgerinnen und Bürger zu vielen Detailfragen. Insgesamt sind zu diesem Blickwinkel 46 Fragen eingegangen – davon 18 online. Zu diesen Fragen sind 15 Antworten der Verwaltung beziehungsweise der Moderation im Laufe des Dialoges auf die Seite ludwigshafendiskutiert.de eingestellt worden, darüber hinaus sind auch alle Fragen, die während des dritten Bürgerforums gestellt wurden, bereits beantwortet. Noch ausstehend sind die Antworten zu den Fragen des vierten Bürgerforums.

Häufig wurde danach gefragt, wie die neugeschaffenen Flächen genutzt werden sollen. Aber auch Fragen zu möglichen Investoren und bezahlbarem Wohnraum wurden zahlreich eingereicht.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafendiskutiert.de herunterladen können.



4.3 Kosten

Die Kosten für die neue Straße sind je nach Variante unterschiedlich. Sie 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. Da die Hochstraße Nord auch zu einem großen Teil von Pendlerinnen und Pendlern aus der Vorderpfalz und Nordbaden genutzt wird, hat sie gleichermaßen eine überörtliche Funktion. Daher macht sich die Stadt Ludwigshafen nachdrücklich für ein auf mehreren Schultern verteiltes Finanzierungsmodell stark, das der vielfach regionalen Nutzung der Straße Rechnung trägt.

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Zum Thema Kosten gingen ursprünglich 522 Beiträge ein. Nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung im Auswertungsprozess⁴ lassen sich insgesamt 617 Kommentare dem Thema Kosten zuordnen. Von diesen Beiträgen wurden 349 von den Bürgerinnen und Bürgern online auf ludwigshafen-diskutiert.de eingegeben, 147 Rückmeldungen stammen aus Fragebögen der neuenLU und 121 vom dritten und vierten Bürgerforum.

Nach Verkehr und den Entwicklungschancen ist das Thema Kosten damit das drittmeist diskutierte Thema.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	280	349
Bürgerforen:	98	121
3. Bürgerforum	14	14
4. Bürgerforum	84	107
Fragebogen	144	147

⁴ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Gesamtzahl	522	617
-------------------	------------	------------

Tab. 7: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

434 der Beiträge stammen dabei von Ludwigshafenern Bürgerinnen und Bürgern. 27 Beiträge gingen von Personen ein, die nicht in Ludwigshafen wohnen, aber dort arbeiten und 31 Teilnehmende machten die Angabe, weder in Ludwigshafen zu wohnen noch zu arbeiten.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	434
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	27
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	31
keine Angabe	125
Gesamt	617

Tab. 8: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Zur Dimension „Kosten“ gingen über die einzelnen Beteiligungskanäle insgesamt 624 Bewertungen ein, 251 davon wurden online, 224 mittels TED-Abstimmung auf dem vierten Bürgerforum und 149 über den Fragebogen der neueLu abgegeben.

Die Abstimmungsergebnisse fielen über alle Formate hinweg ähnlich aus: Die Stadtstraße lang wurde stets deutlich präferiert, im Mittel gaben ihr 78 Prozent der Teilnehmenden ihre Stimme, die Hochstraße versetzt erhielt zehn Prozent, die Hochstraße neu sieben Prozent und die Stadtstraße kurz fünf Prozent aller Voten.

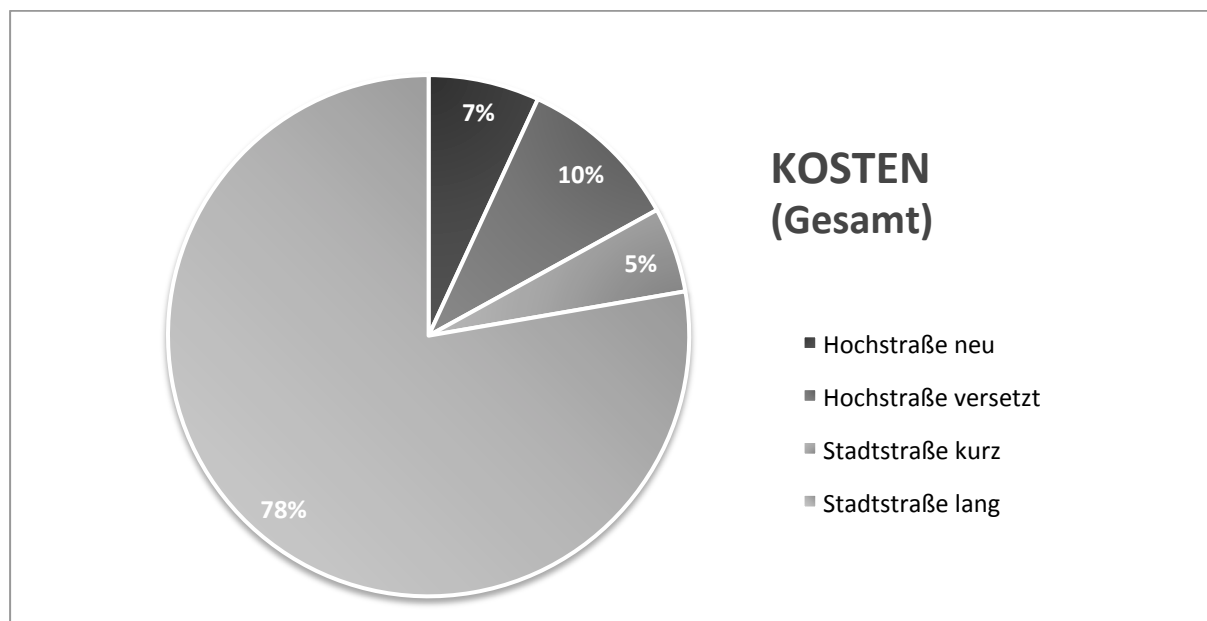


Abb. 33: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 624 Bewertungen)

Diese grundsätzliche Tendenz zeigte sich bei allen Beteiligungsformaten, jedoch fiel die Zustimmung zur Stadtstraße lang auf dem Bürgerforum etwas geringer aus.

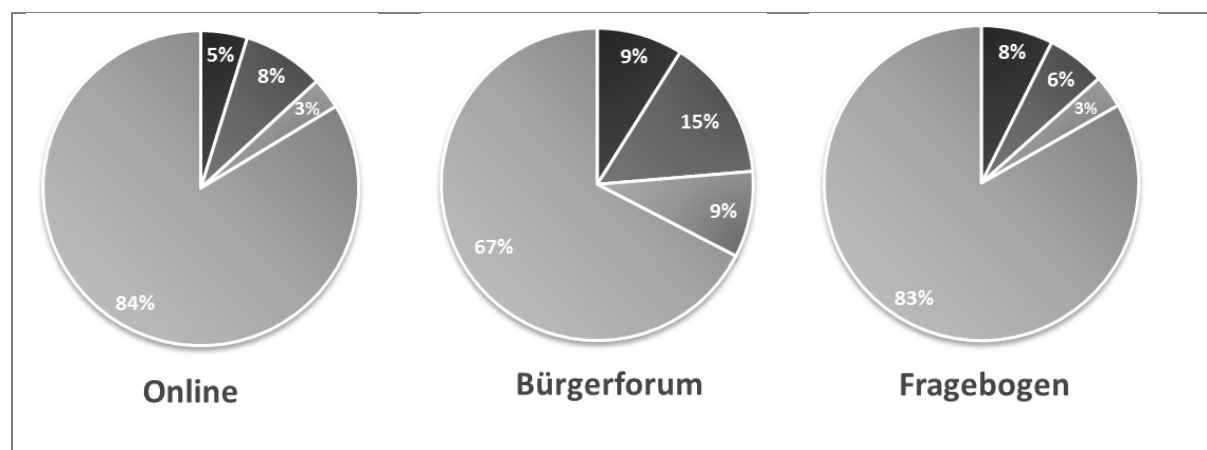


Abb. 34: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 251 Bewertungen; Bürgerforum N = 224 Bewertungen; Fragebogen N = 149 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Auch bei der Betrachtung, welche Straßenvarianten am häufigsten innerhalb der einzelnen Beiträge erwähnt wurden, schnitt die Stadtstraße lang am Besten ab: Sie wurde 288 Mal erwähnt, 270 Mal davon positiv. Die anderen Varianten wurden mit Blick auf die Kosten dagegen jeweils nur zwischen 16 und 37 Mal explizit erwähnt.

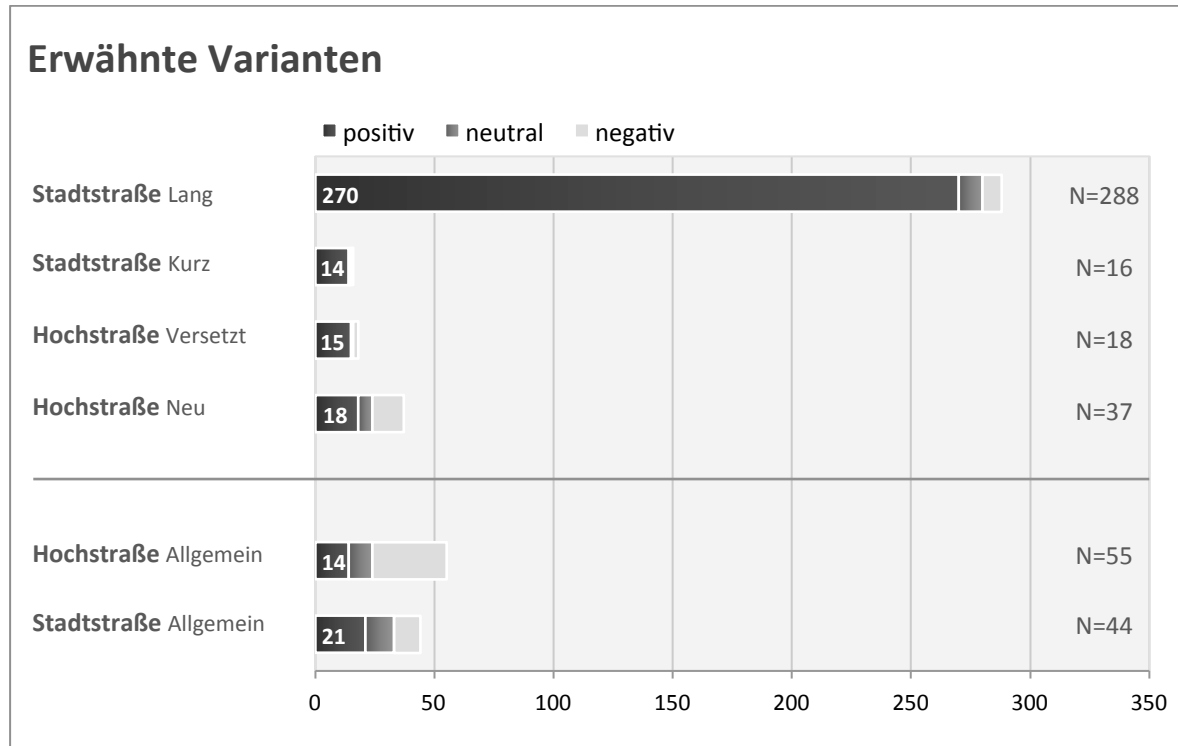


Abb. 35: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Kosten

Wie wichtig ist das Thema Kosten für die Entscheidung?

Von allen Blickwinkeln wurde den Kosten von den Teilnehmenden insgesamt der höchste Stellenwert für die Entscheidungsfindung zugemessen. 69 Prozent aller Teilnehmenden gaben an, die Relevanz dieses Themas sei „hoch“ bzw. „sehr wichtig“, eine derartige Priorisierung wurde sonst in keinem Themengebiet erzielt.

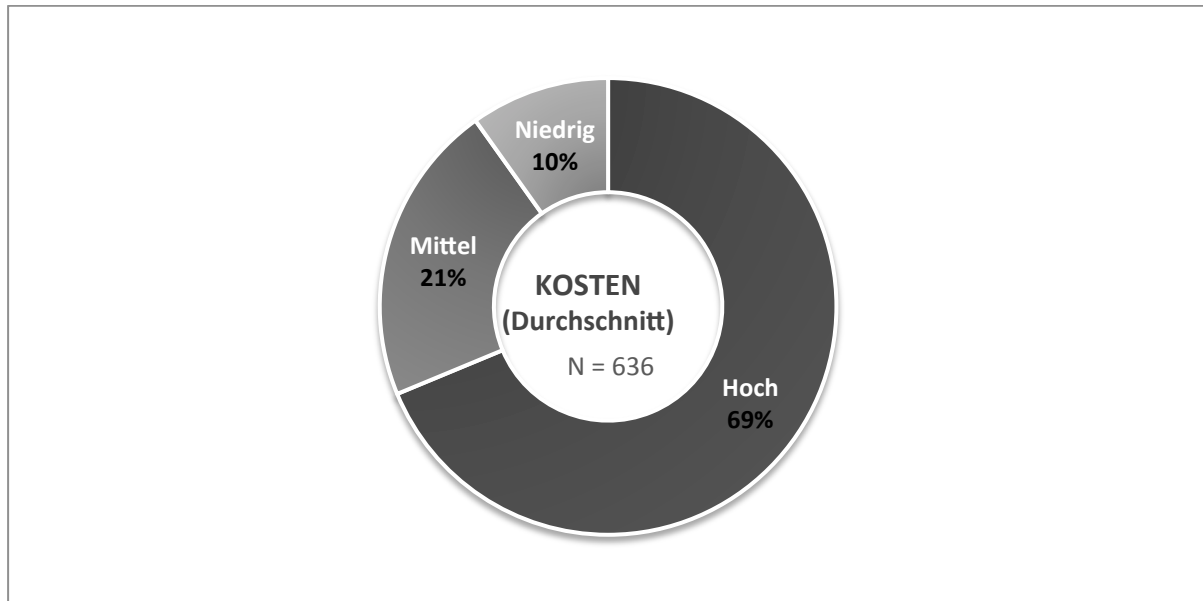


Abb. 36: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Kosten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 605 Bewertungen)

Die Einschätzung fiel über alle Formate hinweg eindeutig aus: Das Minimum für die Angabe einer hohen Priorität lag bei 58 Prozent beim vierten Bürgerforum und das Maximum wurde mit 75 Prozent auf ludwigshafen-diskutiert.de erzielt.

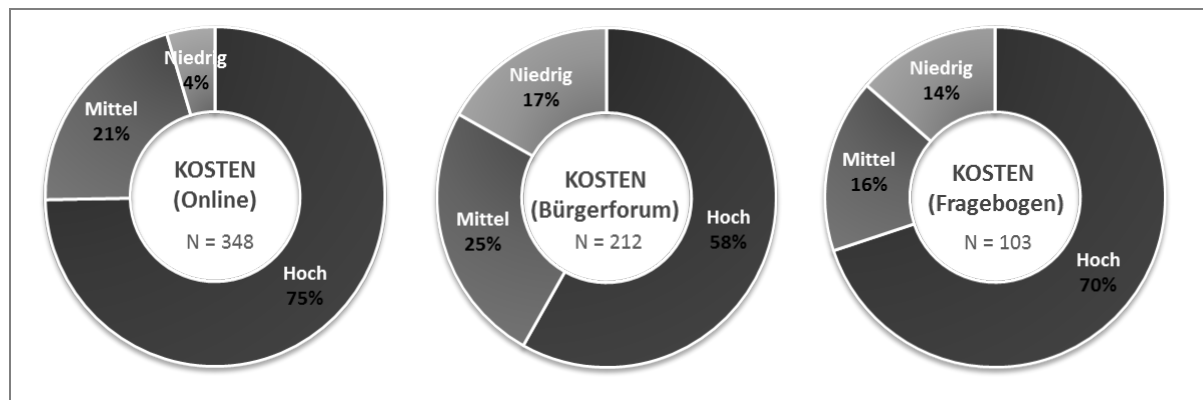


Abb. 37: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 269 Bewertungen; Bürgerforum N = 211 Bewertungen; Fragebogen N = 125 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Zentraler Gegenstand der Diskussion im Bereich „Kosten“ waren nicht, wie vielleicht zu erwarten gewesen wäre, die veranschlagten Aufwendungen für den Abriss der Hochstraße und Neubau der jeweiligen Straßenvariante, sondern die aus den jeweiligen Varianten resultierenden Folgekosten, die in nahezu zweihundert Beiträgen thematisiert wurden.

Eine große Mehrheit favorisierte dabei aufgrund der hier als geringer eingeschätzten Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie der höheren Bestandsdauer die Stadt-

straße lang. Einige Kommentare zweifelten dagegen, ob eine Stadtstraße nicht durch externe Kosten (etwa durch im Stau stehende Pendler, unzureichende Transportkapazitäten, notwendige Nachbesserungen, etc.) langfristig teurer ausfiele als gedacht.

Die kommunizierte Höhe der veranschlagten Baukosten wurde des häufigeren kritisch hinterfragt beziehungsweise als unzureichend berechnet eingeschätzt. Dies führte zu diversen, teilweise sehr detaillierten Fragen an die Planungsbüros und die Stadtverwaltung bezüglich des Zustandekommens der Kostenkalkulation. Diese konnten durch die Verwaltung in aller Regel kurzfristig beantwortet werden, dennoch blieben diverse Nutzer der Ansicht, die geplanten Ausgaben seien zu niedrig oder zu grob veranschlagt worden. Meist wurden in diesem Zusammenhang – wie auch bei dem Thema Bauzeiten – auf Entwicklungen bei ähnlichen Großprojekten wie der Elbphilharmonie in Hamburg oder dem Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg Bezug genommen. Unstrittig war hierbei allerdings in der Regel, dass die Stadtstraße lang zumindest in Relation zu den anderen Varianten am billigsten umzusetzen sei.

Häufig wurde in der Diskussion auf die schlechte finanzielle Situation der Stadt Ludwigshafen Bezug genommen. Es wurde angemerkt, dass nachfolgende Generationen nicht durch die jetzige Entscheidung übermäßig belastet werden sollten. In diesem Zusammenhang wurde die Befürchtung geäußert, dass die Brückenvarianten in dreißig bis vierzig Jahren wieder erneuert werden müssten und die Stadt dann vor denselben Problemen bzw. Ausgaben stehen könnte wie heute.

In einem weiteren Diskursstrang wurde die jetzige Hochstraße wurde nicht selten dezidiert als überregionale Verkehrsverbindung bzw. in ihrer herausragenden Bedeutung für den Pendlerverkehr betrachtet. Aus dieser Einschätzung heraus entsprang an mehreren Stellen die Forderung nach einer Kostenbeteiligung der umliegenden Städte, der Metropolregion sowie des Bundes.

”

„Es gibt einen Gesichtspunkt, der zwar für einen Kämmerer einer Stadt von erheblichem Belang ist, der aber dem normalen Steuerzahler mehr oder weniger egal sein kann – nämlich bei welcher Variante Bund / Land / Kommune sich in welcher Höhe an den Kosten beteiligen. Klar, wenn der Anteil der Kommune geringer ist, muss nicht so viel Geld "vor Ort" aufgebracht werden, aber letztlich geht es immer um Geld, dass Wirtschaft und Bürger, mal näher dran, mal weiter weg lebened, über abgeführte Steuern erwirtschaften.“

Während in diesem Zusammenhang überwiegend die Sicherheit der getroffenen Zusagen sowie die konkrete Form und Höhe der finanziellen Unterstützung diskutiert wurde, gab es auch Anregungen auf andere Weise Mittel für die Baumaßnahmen zu akquirieren: Mehrmals wurde die Finanzierung einer neuen Hochstraße durch eine Maut (teilweise in Kombination mit einem privaten Investor) vorgeschlagen. Auch wurde vorgeschlagen, den nach Ansicht diverser Nutzer größten Profiteur eines Neubaus, die BASF, an den Kosten beteiligt werden.

”

„Ist eine Kostenbeteiligung der Autofahrer möglich, die Ludwigshafen „nur“ durchfahren? (ggf. als Maut)“

Ebenfalls wird auch aus den Texten deutlich, wie hoch die Relevanz der Thematik „Kosten“ für die meisten Diskutanten ist. In vielen Beiträgen wird ohne die Erwähnung einer expliziten Variante darauf hingewiesen, dass einer soliden Finanzierung und niedrigen Kosten die höchste oder zumindest eine sehr hohe Priorität zukommen sollte.

”

„Die Kosten sind neben den vielen Vorteilen der Stadtstraße für mich ein entscheidender Faktor. Eine Stadt, die unter hohen finanziellen Belastungen ein gigantisches Finanzierungsprojekt zu stemmen hat, sollte sich nicht durch die Ausgabe einsparbarer Posten noch stärker finanziell handlungsunfähig machen. Der Ersatz der Hochstraße ist eine unumgängliche Aufgabe, sicher aber nicht die einzige, die erhebliche finanzielle Aufwendungen erfordert.“

Dieser Befund steht in logischer Konsequenz des oben bereits behandelten Abstimmungsverhaltens. Gleichzeitig widerspricht eine wesentlich kleinere Gruppe der Teilnehmenden dieser Ansicht vehement: Sie betonen zumeist die langfristigen Folgen einer Stadtstraße, der sie gegenüber skeptisch eingestellt sind und fordern eine entsprechend geringere Priorisierung des Kostenaspekts.

”

„Mäßig wichtig, es wird ohnehin alles teurer. Ich glaube nicht an die Kostenvorteile der Stadtstraße lang.“

”

„Qualität der Straße sollte vor Kosten gehen: ‚Qualität hat seinen Preis.‘“

Welche Fragen wurden gestellt?

Zum Thema Kosten wurden im Vergleich zu anderen Blickwinkeln sehr häufig Fragen gestellt. 35 der 73 Fragen im Blickwinkel Kosten wurden online eingereicht – 38 auf dem dritten beziehungsweise vierten Bürgerforum. Auf 28 der online gestellten Fragen antwortete die Verwaltung bereits im Laufe des Verfahrens.

Darin beantwortete die Verwaltung vor allem Fragen zu möglichen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten eines Stadt- oder Hochstraßen-Neubaus. Ebenso stellten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch Detailfragen zu den Baukostenprognosen. In diesem Zusammenhang erkundigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum

Beispiel ob Lärmschutzwände und mögliche Entschädigungszahlungen bereits in die Kostenberechnungen eingeflossen seien.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.



4.4 Nachbarn

Im Diskussionsbereich „Nachbarn“ konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu den Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere äußern. Nicht nur die Bauarbeiten entlang der alten Hochstraße, sondern auch der Neubau einer der Varianten bedeuten für die Menschen, die in der direkten Nachbarschaft der Baustellen wohnen oder arbeiten, eine große und mehrjährige Beeinträchtigung. Diese Auswirkungen ändern sich abhängig von der gewählten Variante, sodass die Teilnehmenden anhand dieser Gesichtspunkte die Vor- und Nachteile für die Nachbarschaft diskutieren konnten. Neben diesen Beeinträchtigungen sind jedoch ebenso neue Perspektiven durch etwaige Bauvorhaben geben. Die Verbesserung von Einkaufsmöglichkeiten und Anbindungen sind einige Beispiele, die die angrenzenden Quartiere insgesamt aufwerten könnten. Um diesen Diskussionsbereich zu beleuchten, wurde die Teilnehmerschaft gefragt: Wie kann der große Eingriff in die Straßenstruktur den Menschen im betroffenen Stadtquartier mittelfristig einen größeren Nutzen beschern und damit die Lebensqualität verbessert werden?

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Zum Thema „Nachbarn“ gingen ursprünglich 347 Beiträge ein. Nach korrigierenden Maßnahmen im Auswertungsprozess⁵ lassen sich insgesamt 295 Beiträge dem Themenfeld zuordnen. Dies liegt daran, dass viele unter dem Aspekt der Nachbarschaft diskutierten Beiträge im Kern beispielsweise verkehrliche oder Umweltaspekte betreffen. In diesen Fällen wurden die Beiträge diesen Blickwinkeln oder sowohl dem Blickwinkel Nachbarn als auch den weiteren Blickwinkeln zugeordnet. Daran zeigt sich, dass der Blickwinkel Nachbarn sich (naturgegeben) wie kein anderer mit anderen Themenbereichen überschneidet. Dennoch erhielt das Thema vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit.

134 Kommentare wurden über die Onlineplattform eingebracht, 113 Rückmeldungen stammen aus Fragebögen der neuenLU und 48 vom dritten und vierten Bürgerforum.

⁵ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	138	134
Bürgerforen:	66	48
3. Bürgerforum	7	5
4. Bürgerforum	59	43
Fragebogen	143	113
Gesamtzahl	347	295

Tab. 9: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

Der Großteil der Beiträge wurde von Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafenern verfasst (217 Beiträge, insgesamt 73 Prozent). Kaum erstaunlich ist, dass bei diesem Thema vergleichsweise noch weniger Beiträge von Auswärtigen stammen (rund 2,7 Prozent bzw. vier bei den Pendlern).

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	217
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	12
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	8
keine Angabe	58
Gesamt	295

Tab. 10: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Insgesamt gab es im Themenbereich „Nachbarn“ 487 Bewertungen, 157 davon wurden online, 186 vor Ort beim vierten Bürgerforum und 144 über den Fragebogen der neuenLu abgegeben.

Danach gefragt, welche Variante die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger mit Blick auf die Nachbarn bevorzugen, antworteten formatübergreifend die Teilnehmenden ähnlich: Überall erhielt die meiste Zustimmung die Stadtstraße lang – im Durchschnitt sprachen sich 73 Prozent für diese Variante aus.

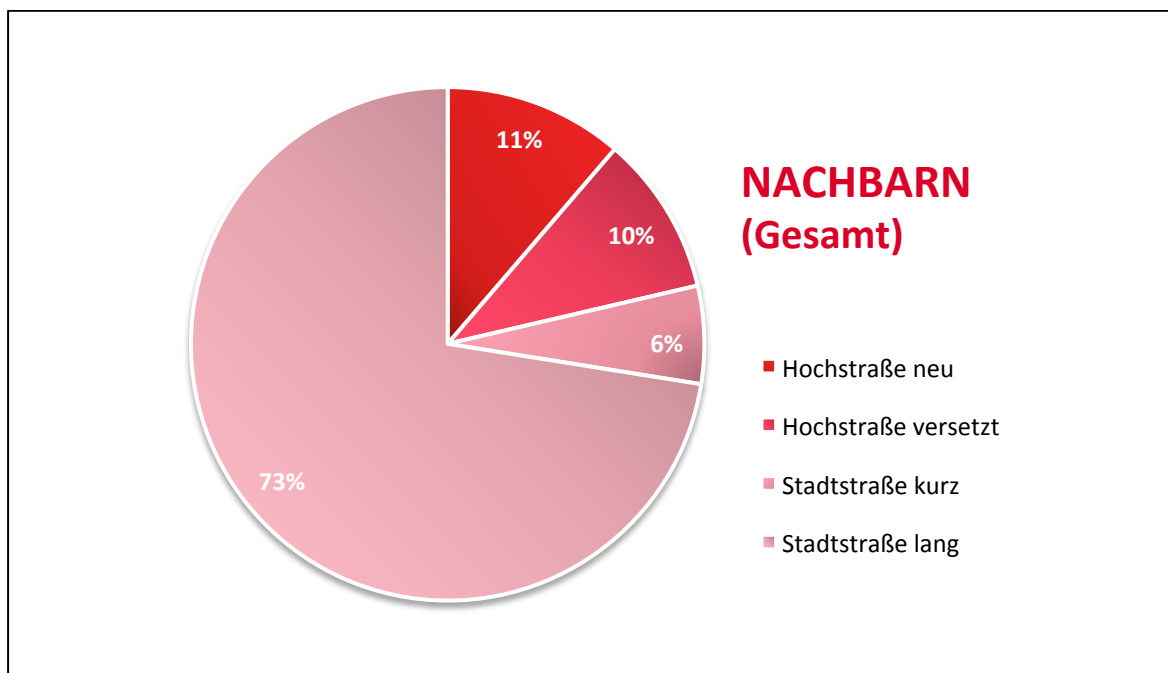


Abb. 38: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 487 Bewertungen)

Diese Zustimmung variierte bei den einzelnen Formaten allerdings mehr, als in anderen Themengebieten: So lag die Stadtstraße lang zwischen 57 Prozent (TED-Abstimmung während des vierten Bürgerforums) und 83 Prozent (Votings auf ludwigshafen-diskutiert.de).

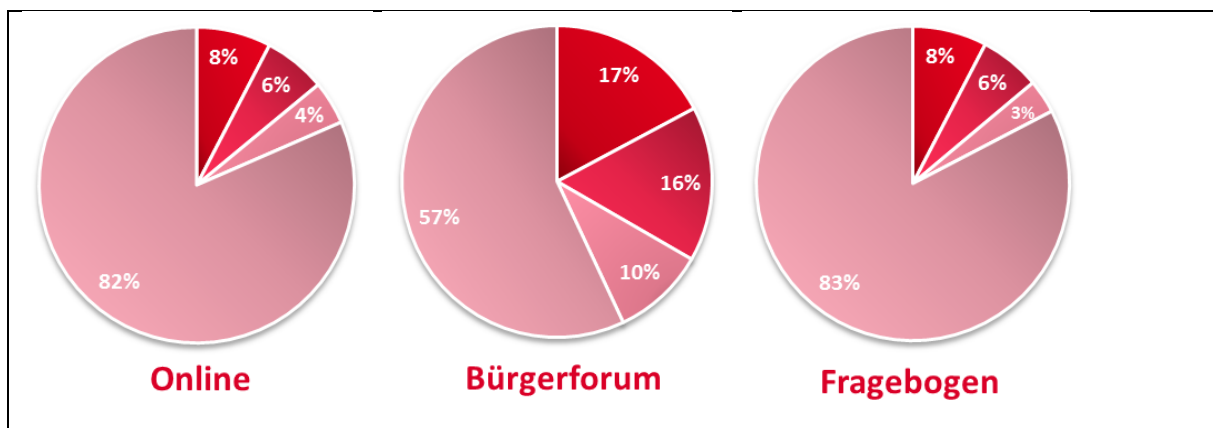


Abb. 39: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 157 Bewertungen; Bürgerforum N = 186 Bewertungen; Fragebogen N = 144 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Auch innerhalb der Diskussion wurde das Gewicht der einzelnen Straßenvarianten durch die Häufigkeit ihrer Erwähnungen und die damit verbundenen Bewertungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer deutlich. Im Themenfeld Nachbarn zeigt sich dabei, dass vor allem die Variante Stadtstraße lang positiv beschrieben wird. Im Bereich Nachbarn wird jedoch oftmals nicht zwischen den beiden Stadtstraßenvarianten unterschieden. In diesen Beiträgen, wo die Stadtstraße nur allgemein genannt wird, fiel die Erwähnung mehrheitlich negativ aus. Ähnliches gilt, bei weniger Nennungen für die Hochstraße. In diesen Fällen wird zumeist grundsätzlich über die Vor- oder Nachteile von Hochstraßen- und Stadtstraßenlösungen diskutiert.

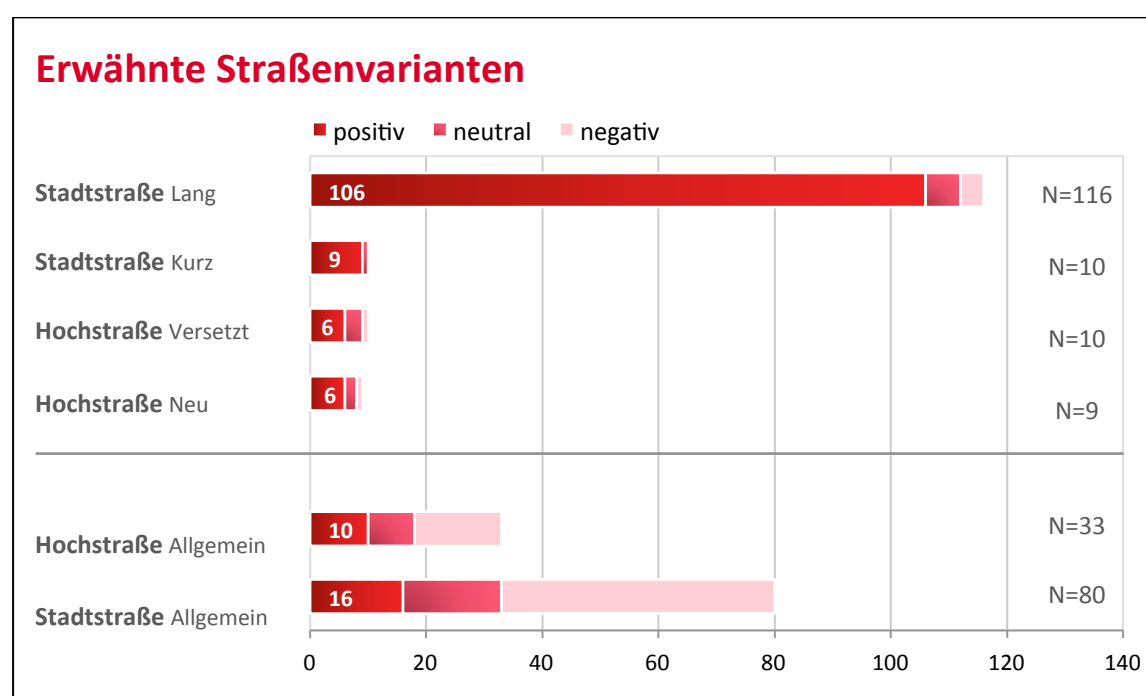


Abb. 40: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Nachbarn

Wie wichtig ist das Thema Nachbarn für die Entscheidung?

Online, im Fragebogen und im Bürgerforum konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer angeben, wie wichtig das Thema Nachbarn für die Entscheidung ist. Dabei zeigt sich, dass das Thema von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auch hier mehrheitlich als hoch eingeschätzt wurde: 47 Prozent schätzen die Relevanz hoch ein. Für 35 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer war dieses Thema „mittel“-wichtig. 18 Prozent schätzt die Bedeutung des Themas niedrig ein. Im Vergleich mit den anderen Themenbereichen wird die Wichtigkeit von nachbarschaftlichen Aspek-

ten weniger oft als „hoch“ bewertet. Dies ist zu einem natürlich dadurch beeinflusst, dass bestimmte Beiträge nachträglich dem Thema Verkehr oder Umwelt zugeordnet wurden, zum anderen vermutlich, dass die Straßenentscheidung überwiegend als gesamtstädtisches Thema eingeordnet wurde.

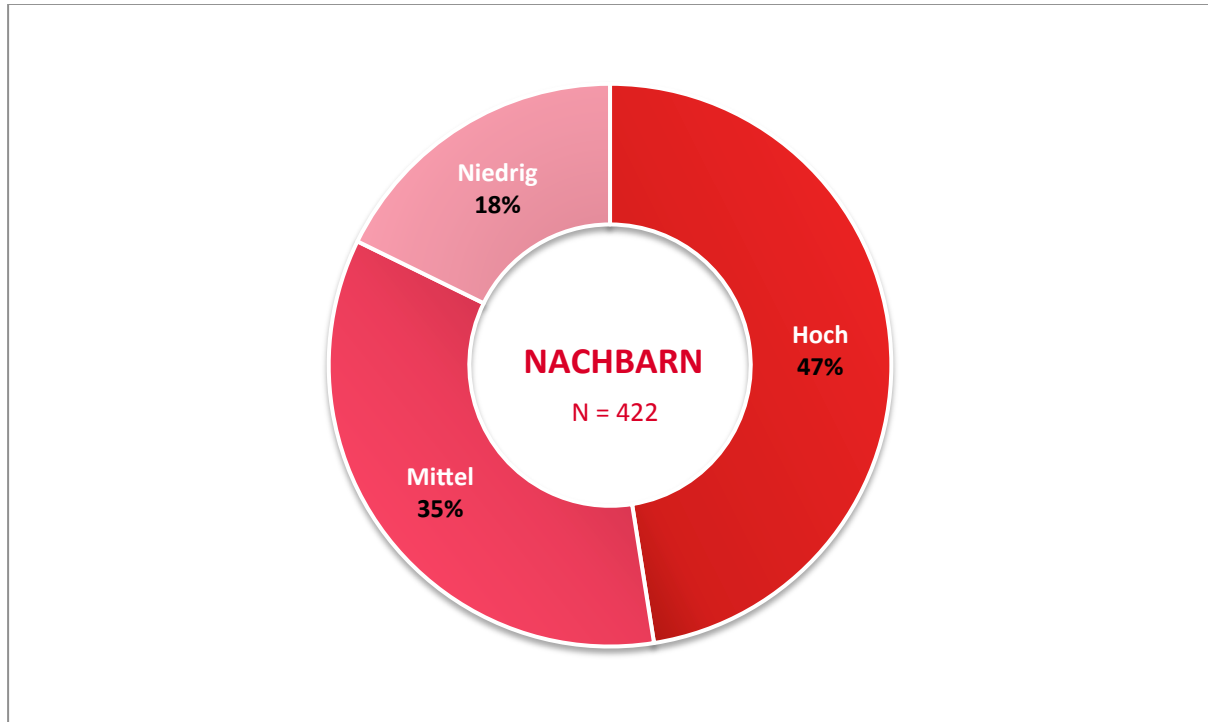


Abb. 41: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Nachbarn über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 422 Bewertungen)

Ein differenzierter Blick auf diese Daten zeigt, dass sich diese Einschätzung über alle Beteiligungsformate ähnlich darstellt.

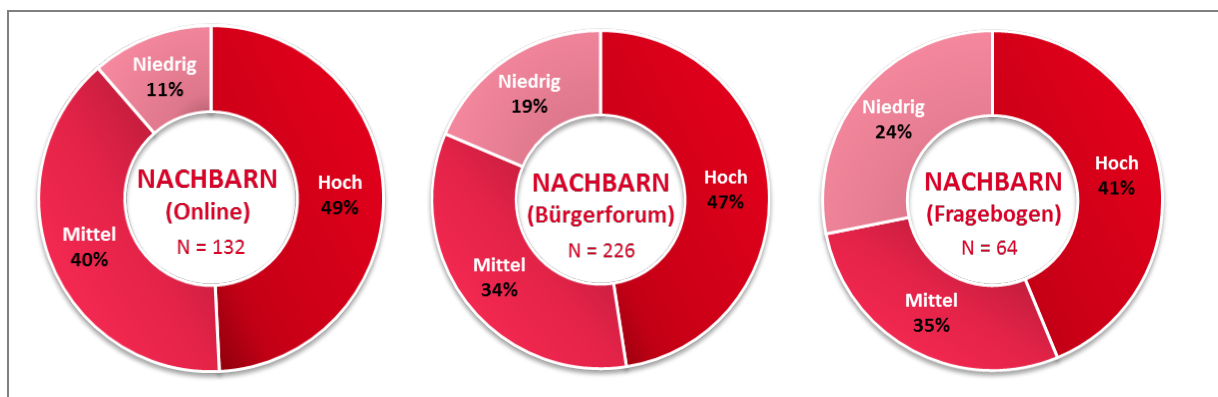


Abb. 42: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 132 Bewertungen; Bürgerforum N = 226 Bewertungen; Fragebogen N = 64 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Forums „Nachbarn“ diskutierten vor allem über die Zumutbarkeit der Belastung der Anwohner durch die Baumaßnahmen der einzelnen Varianten bzw. deren Auswirkungen. Häufig wurde darauf hingewiesen, dass eine kürzere Bauzeit wichtig sei, damit die Belastung für die Anwohner nicht zu groß wird.

”

„Jeder Tag weniger Belastung durch die Baustelle tut allen geplagten Anwohnern und Verkehrsteilnehmern gut!“

Im Gegensatz dazu standen jedoch auch abwägende Überlegungen – schließlich erhielten die Anwohner durch im Austausch mit den Belastungen der Baumaßnahmen sowie eventuelle Folgebelastrungen später auch die Vorteile des neugestalteten Areals.

Ein wichtiges Anliegen einiger Teilnehmer kreiste um die Aufwertung des Quartiers und die Steigerung von Wohn- und Lebensqualität. Hierbei wurden insbesondere die potentielle Schaffung neuer Einkaufsmöglichkeiten bzw. die Beseitigung von bestehenden Leerständen, der Ausbau der Infrastruktur der Neubau von Wohnungen, die Verbindung von Stadtteilen oder die Öffnung zum Rhein angesprochen. Häufig überschneiden sich diese Themenschwerpunkte mit denen des Forums „Raumgefühl“.

Es gab jedoch auch kritische Stimmen, die auf die zu vermutende Belastung der Anwohner durch Verkehrsprobleme während der Bauzeit und zukünftige Verkehrsentwicklungen und deren mögliche Folgen aufmerksam machten. Häufig wird Verkehrschaos und eine hohe Verkehrsbelastung im Quartier befürchtet. Auch hier überschneidet sich der Thema „Nachbarn“ thematisch mit einem anderen – dem Verkehr.

Das am häufigsten genannte Argument im Forum „Nachbarn“ betraf die Belastung der Anwohnenden durch die Bauzeit. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fordern sehr häufig auch darum eine kurze Bauzeit, um eine zusätzliche Minderung der Wohnqualität gering zu halten. Ein erheblicher Teil der Beiträge favorisierte aus diesem Grunde die Variante Stadtstraße Lang, zumal durch diese häufig eine Bereicherung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität erwartet wird.

Dementgegen steht eine Minderheit der Beiträge, die die Nachteile einer langen Stadtstraße hervorhoben. Oftmals wurden hierbei Umweltaspekte angesprochen. Die angesprochenen Beiträge kritisierten die „ebenerdige“ Lärmbelästigung und Luftverschmutzung und zweifelten an der tatsächlichen Attraktivität neuer Wohn- oder Arbeitsräume entlang einer möglichen Stadtstraße.

”

„Nicht vorzustellen wenn hier die Hochstraße weg wäre und der Verkehr ebenerdig vorbei ginge. Von Wohnqualität wäre da nicht mehr zu sprechen. Ich bin froh, daß die Hochstraße da ist wenn man sieht welcher Verkehr morgens nach Mannheim und abends zurück geht.“

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich in die Lage der Anwohner versetzen und als hauptsächliches Anliegen vertragen, die Bauzeit so kurz wie möglich zu halten. Zudem hat sich jedoch eine Diskussion um die Frage entwickelt, ob die beim Bau einer Stadtstraße geplanten Maßnahmen (Randbebauung: Wohn-, Grün- und Gewerbeflächen) tatsächlich langfristig positive Effekte bewirken können. Häufig wird in diesem Kontext gefragt, ob es einen Dialog mit ansässigen Gewerbetreibenden gab.

Welche Fragen wurden gestellt?

Der Blickwinkel Nachbarn veranlasste die Bürgerinnen und Bürger zu wenig Nachfragen. Insgesamt sind zu diesem Thema lediglich elf Fragen eingegangen – sechs davon online, fünf auf den Bürgerforen. Darüber hinaus wurden sechs Antworten der Verwaltung online eingestellt.

Die eingebrachten Fragen sind äußerst vielfältig. So wird zum Beispiel danach gefragt, ob auch die Auswirkungen der Varianten auf den Schulbetrieb mit in die Planung einbezogen wurden oder ob auch ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger informiert wurden.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.



6.5 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 oft mit 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.

Die vier Varianten unterscheiden sich deutlich im Hinblick darauf, den städtischen Raum im Umfeld der Straße beizubehalten oder neu zu gestalten, auch insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer.

Wie wichtig ist Ihnen das Thema Raumgefühl in der Diskussion? Wie beurteilen Sie die Varianten im Hinblick auf das Raumgefühl?

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Zum Thema Raumgefühl wurden original von den Teilnehmenden 407 Beiträge eingebracht - 197 Beiträge über die Plattform, 65 Beiträge im Rahmen der Bürgerforen (davon neun während des dritten Bürgerforums und weitere 56 während des vierten Bürgerforums) und insgesamt 145 über die Fragebögen. Nach der Durchsicht und eventuell nötigen Korrekturen durch die Auswertenden⁶ können dem Thema abschließend 437 Beiträge zugeordnet werden. Im Vergleich wurde der Blickwinkel Raumgefühl weniger als andere Themen diskutiert.

Von diesen 437 Beiträgen wurden 223 online abgegeben, 58 vor Ort und 156 über die Fragebögen.

⁶ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	197	223
Bürgerforen:	65	58
3. Bürgerforum	9	7
4. Bürgerforum	56	51
Fragebogen	145	156
Gesamtzahl	407	437

Tab. 11: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

78,7 Prozent der Beiträge (344 insgesamt) wurden dabei von Ludwigshafener/innen eingebracht, 3,4 Prozent (absolut 15 Beiträge) von Teilnehmenden, die in LU arbeiten, aber nicht wohnen und 3 Prozent (absolut 13 Beiträge) von Teilnehmenden, die außerhalb von LU wohnen. Fast 80 Prozent der Beiträge wurden von Einheimischen, den Ludwigshafenerinnen und Ludwigshafenern abgegeben. Für Pendler und Auswärtige war die Diskussion um die konkreten Auswirkungen der Neubauvarianten im unmittelbaren Stadtgebiet und deren mögliche Auswirkungen auf das Raumgefühl im Stadtraum weniger von Bedeutung.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	344
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	15
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	13
keine Angabe	65
Gesamt	437

Tab. 12: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Im Themenbereich „Raumgefühl“ gab es insgesamt 580. Die folgenden Grafiken zeigen, welche Straßenvarianten von den Teilnehmenden mit Blick auf das Raumgefühl bevorzugt werden.

Dabei war der Favorit in Bezug auf das Raumgefühl in der Gesamtbetrachtung über alle Beteiligungsformate hinweg die Stadtstraße lang, für die sich 76 Prozent aller

Bewertungen aussprachen. Neun Prozent aller Bewertungen erhielt die Hochstraße neu, acht Prozent die Hochstraße versetzt und sieben Prozent die Stadtstraße kurz.

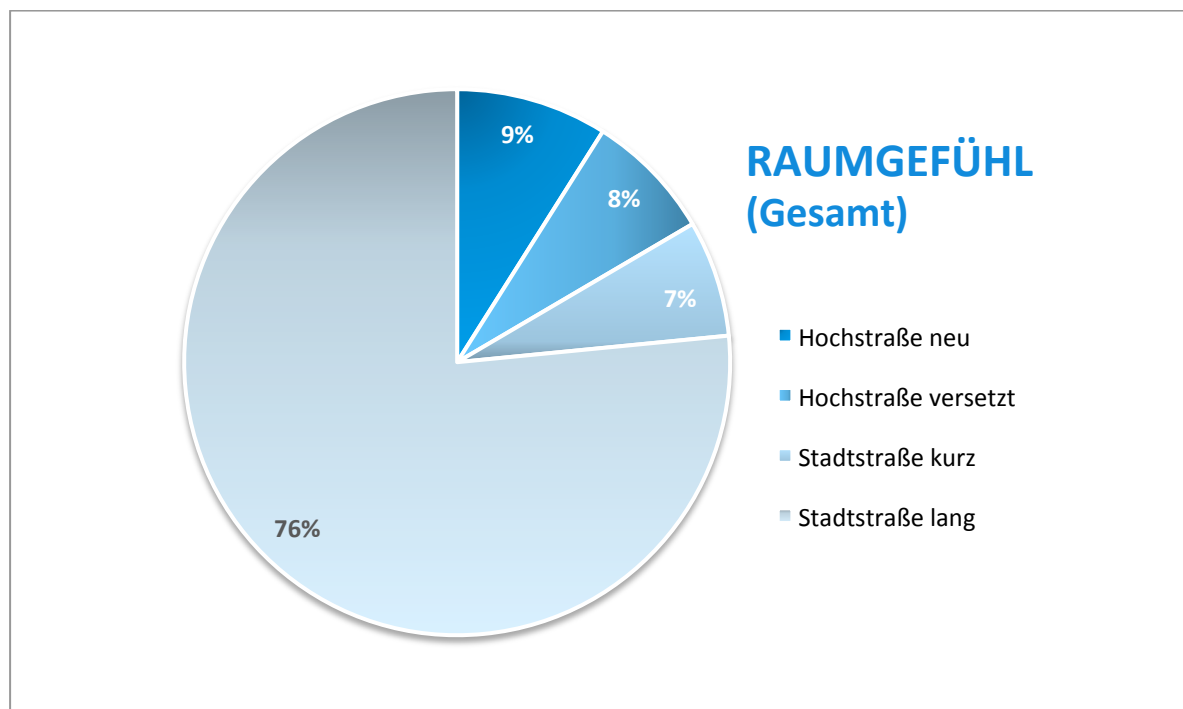


Abb. 43: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 580 Bewertungen)

Im Vergleich der unterschiedlichen Beteiligungsformate variierte die Präferenz für die Stadtstraße lang zwischen 86 Prozent Zustimmung online und 66 Prozent Zustimmung auf dem Bürgerforum. Dort erhielt dafür die Stadtstraße lang im Vergleich zu den anderen beiden Erhebungsformaten etwas mehr Zustimmung als die beiden Hochstraßen-Varianten.

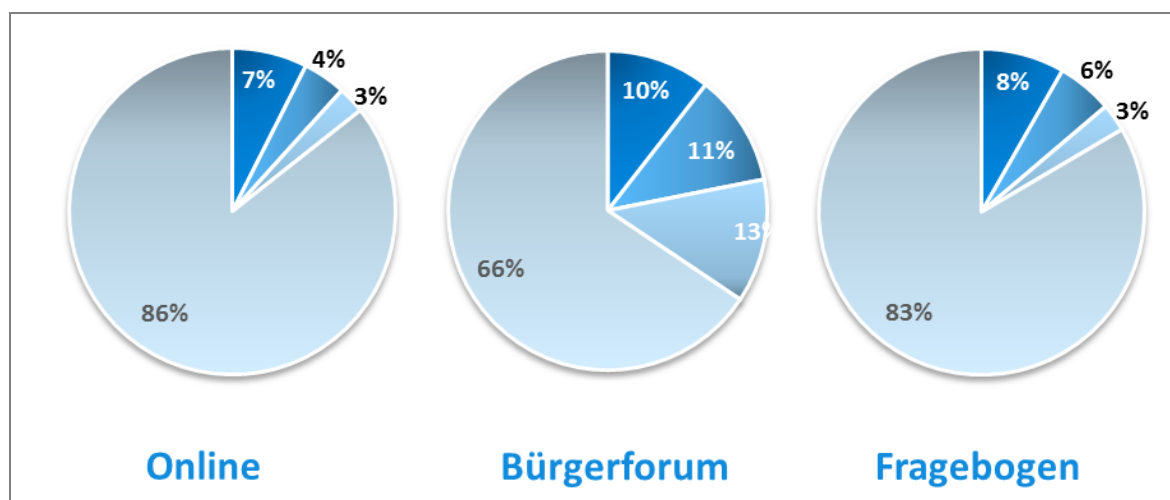


Abb. 44: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 136 Bewertungen; Bürgerforum N = 247 Bewertungen; Fragebogen N = 145 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Die einzelnen Straßenvarianten erhielten in der Diskussion unterschiedlich viel Aufmerksamkeit: In Beiträgen zum Raumgefühl wurde weit überwiegend die Variante "Stadtstraße Lang" besprochen - in 196 Beiträgen wurde sie erwähnt. Weit überwiegend waren die Erwähnungen dabei positiver Art. Die anderen Straßenvarianten wurden weit weniger detailliert erwähnt: die Stadtstraße kurz 16 Mal, die Hochstraße versetzt zwölf Mal, die Hochstraße Neu 14 Mal.

Häufiger wurden die Alternativen „Hochstraße“ und „Stadtstraße“ allgemein erwähnt: 84 Mal die Hochstraße allgemein und 70 Mal die Stadtstraße. Dabei fällt auf, dass die Hochstraße hier eher negativ erwähnt wurde: 59 von 84 Beiträgen fallen zu Ungunsten der Hochstraße aus.

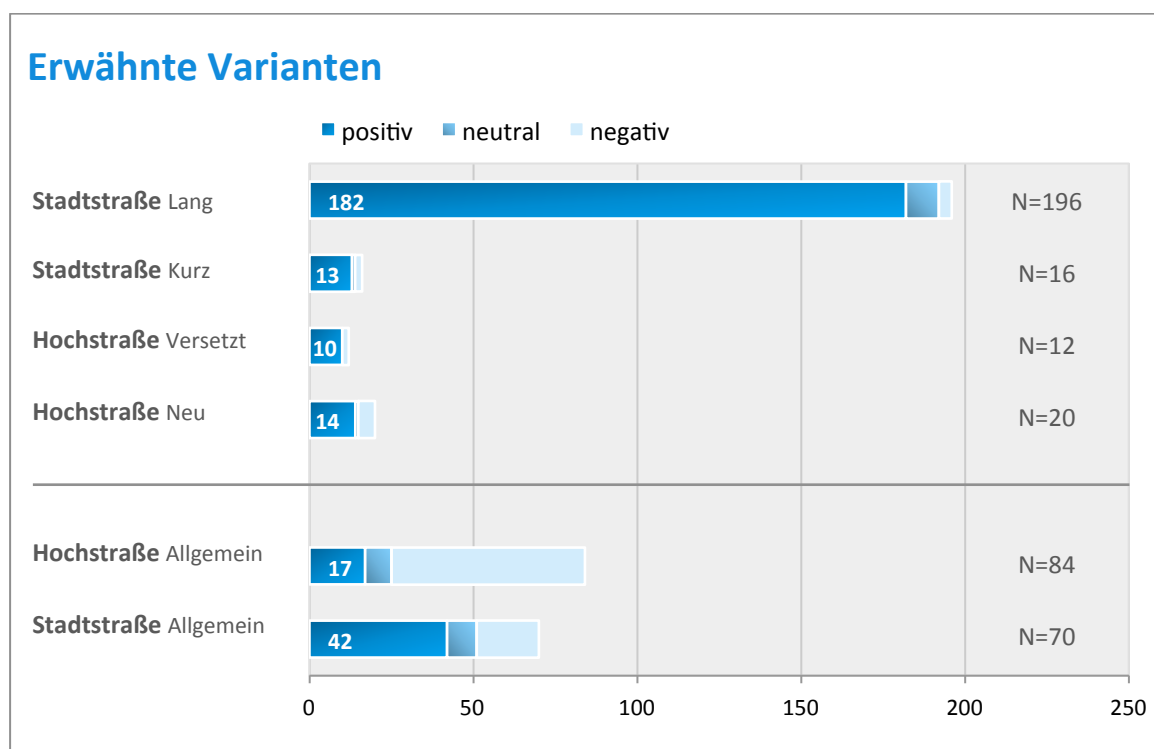


Abb. 45: Anzahl der positiven, neutralen und negativen Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Raumgefühl

Wie wichtig ist das Thema Raumgefühl für die Entscheidung?

Wie wichtig den Teilnehmenden das Thema Raumgefühl für die Straßen-Entscheidung ist, zeigt die folgende Grafik:

Als „sehr wichtig“ für die Entscheidung wurde das zukünftige Raumgefühl in 59 Prozent aller Äußerungen eingeordnet. 29 Prozent der Rückmeldungen bewerteten die

Wichtigkeit als „mittel“ für die Entscheidung und als zwölf Prozent als „niedrig“. Innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das Thema Raumgefühl damit im Vergleich zu den anderen Blickwinkeln insgesamt als weniger entscheidend beurteilt.

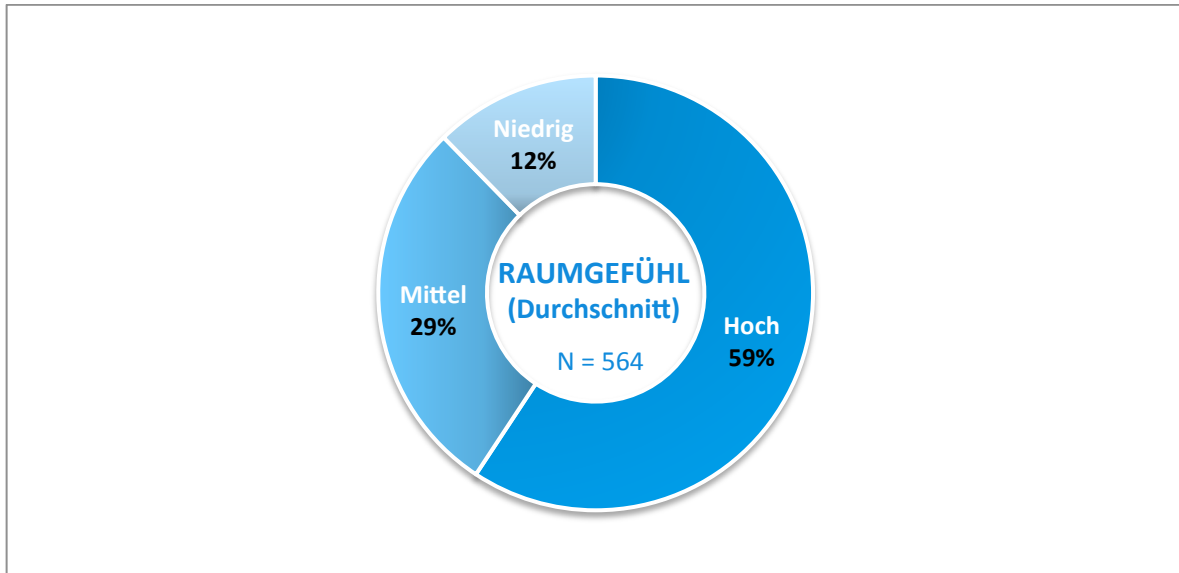


Abb. 46: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Raumgefühl über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 564 Bewertungen)

Vor allem auf dem vierten Bürgerforum wurde dem Thema weniger Wichtigkeit zugeordnet: Als „sehr wichtig“ beurteilten vor Ort lediglich 52 Prozent der Abstimmenenden das Raumgefühl, die Bewertungen online dagegen ergaben 65 Prozent und im Fragebogen 63 Prozent „Sehr-wichtig“-Bewertungen.

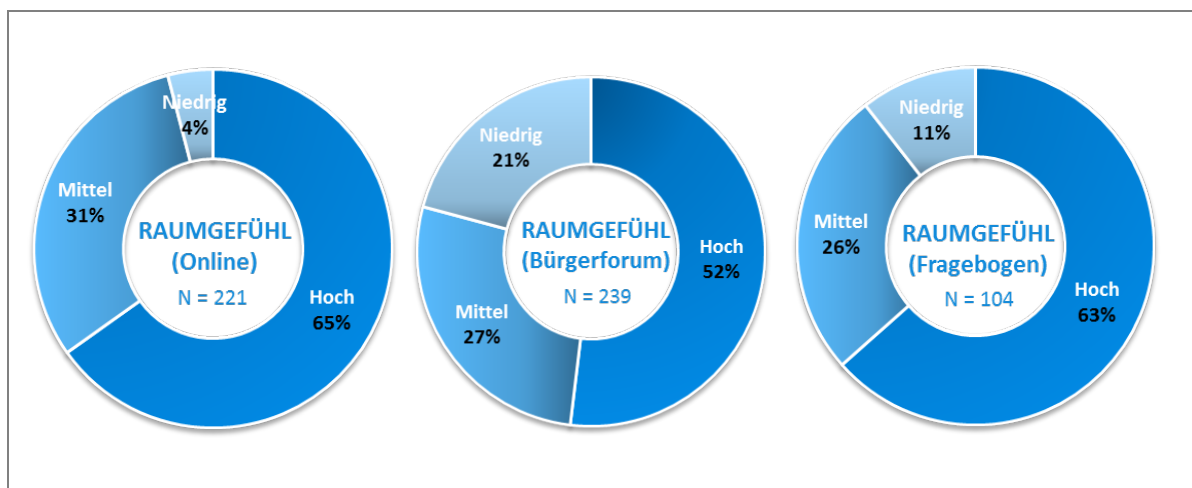


Abb. 47: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 221 Bewertungen; Bürgerforum N = 239 Bewertungen; Fragebogen N = 104 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Beim Thema Raumgefühl diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Stadtgestaltung bzw. die Wahrnehmung des Raumgefühls. Bei denen im Blickwinkel Raumgefühl geäußerten Beiträgen handelt es sich – naturgegeben – häufig um subjektive Einschätzungen, also um persönliche Empfindungen der einzelnen Autoren. In Teilen – insbesondere beim Unterthema Attraktivität – wurde daher auch emotional diskutiert. Inhaltlich ergaben sich oftmals Überschneidungspunkte mit den Blickwinkeln Entwicklungschancen, Verkehr und Nachbarn.

Knapp ein Viertel der Beiträge thematisieren die Auswirkungen des Neubaus auf die Attraktivität der Stadt Ludwigshafen im Allgemeinen und für die Innenstadt im Besonderen. Die Wahrnehmungen der Teilnehmenden unterscheiden sich dabei oft grundlegend. Eine Gruppe der Teilnehmenden begründet die Attraktivität der Innenstadt Ludwigshafens durch das Vorhandensein der Hochstraße, da diese den (Durchgangs-)Verkehr aus dem Stadtzentrum heraushalte. Andere Teilnehmende sehen in dem Bau einer Stadtstraßenvariante "eine historische Chance für ein schönes und attraktiveres Ludwigshafen". Aufgrund neuer Nutzungsmöglichkeiten der Flächen unterhalb der Hochstraße sei eine Belebung der Innenstadt eine mögliche positive Folge des Neubaus, könne die Außenwahrnehmung der Stadt Ludwigshafen/ Rhein positiv verändern oder eine gelungenere Anbindung an das Rheinufer durch bessere Sicht- und Wegebeziehungen erreichen. In diesem Zusammenhang wurden etwa durch die Forderung nach verbesserten Radwegeverbindungen häufig Überschneidungspunkte zum Blickwinkel Verkehr identifiziert.

”

„[...] Wenn ich mir vorstelle, dass aus dem unheimlichen Radwege-Labyrinth um den Schumacher-Brückenkopf ein auch nur annähernd freundliches Areal wird, wie Platz der dt. Einheit und Rheinufer, dann geht mein Herz auf.“

Eng mit dem Aspekt Attraktivität ist das Thema Aufenthaltsqualität verknüpft. Die Befürworter einer Stadtstraßen-Variante argumentieren häufig mit den offenen Gestaltungsmöglichkeiten einer ebenerdigen Straße im Unterschied zu einem „bedrückenden Gefühl“ unterhalb einer Hochstraße.

”

„Es wird höchste Zeit, die unmögliche Betonkonstruktion zu entfernen. Endlich das Gefühl zu haben in einer Stadt zu leben und nicht unter einer Autobahn.“

Kritiker der ebenerdigen Varianten wiederum sprechen einer möglichen Straßenrandbebauung eine einengende Wirkung zu und verbinden mit einer Hochstraße ein Plus an Lebens- und Aufenthaltsqualität. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedeutung der Hochstraße als „Wahrzeichen“ der Stadt Ludwigshafen angeführt.

Darüber, welche Variantenform mehr „urbanes Flair“ erzeugt, sind sich die Teilnehmenden uneinig. Beiden Variantenformen (Straßenführung als Stadtstraße oder als Hochstraße) wurde abwechselnd eine trennende bzw. „zerschneidende“ Wirkung zugeschrieben. Hierbei wurde zum einen auf die tatsächlichen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer abgestellt als auch auf die optische Wirkung der Straßenvarianten.

Weitere Beiträge befassten sich mit dem aktuellen Zustand der Flächen unterhalb der Hochstraße. Von zahlreichen Teilnehmenden wird die aktuelle Situation als unbefriedigend in Bezug auf das persönliche Sicherheitsempfinden und den Grad der Verschmutzung wahrgenommen. Befürworter der Hochstraße dagegen nehmen die Flächen unterhalb der Straße oft als Freiflächen wahr, auf denen sich z.B. temporäre Nutzungen wie Flohmärkte oder Zirkusveranstaltungen ansiedeln können oder die als Parkplatzflächen sinnvoll genutzt werden.

”

„unter der Hochstraße gibt's keinen Regen --> toll zum flanieren!“

Insbesondere Befürworter der Stadtstraßen-Varianten bewerten die Flächen unterhalb der Hochstraße dagegen als untergenutzte Flächen und sprechen sich für eine intensivere Nutzung aus.

”

„[...] die hässlichen Flächen über und unter der Hochstraße werden endlich einer sinnvollen Verwendung zugeführt.“

Für die Entwicklung der Innenstadt werden durch den Bau einer Stadtstraße wichtige Impulse erwartet, die dazu beitragen könnten, "vielfältiges Leben" und Urbanität in die Innenstadt zurückzuholen. Mit einer ebenerdigen Straßenführung verbinden die Befürworter einer Stadtstraße eine bessere Anbindung der Stadtteile zueinander (bedingt durch eine direktere Wegeführung), die Ansiedlung von gastronomischen Angeboten sowie die Gestaltungspotenziale die sich durch zusätzliche Grünflächen und öffentliche Räume ergeben könnten. Die sich bei dem Bau einer Stadtstraße ergebenden straßenbegleitenden Baukörper böten Entwicklungschancen „für urbanes Wohnen und Arbeiten“. Kritiker der Stadtstraßen-Varianten thematisieren in ihren Beiträgen den Wegfall der Parkplätze in dem Gebiet und äußern Zweifel daran, dass die viel diskutierten „Angsträume“ unterhalb der Hochstraße bei einem Neubau einer Hochstraße wieder entstehen würden. Durch eine effizientere Nutzung der Flächen könne dies verhindert werden.

Über die allgemeinen Aspekte der Flächennutzung hinausgehend wurden von einzelnen Teilnehmenden auch die Ansiedlungen neuer Nutzungen thematisiert. Befürworter der Stadtstraßen-Varianten sehen darin Chancen für eine Aufwertung der Innenstadt u.a. in der Ansiedlung neuer Dienstleistungsunternehmen, vielfältiger Einzelhandels- und gastronomischer Angebote.

”

„Die Stadt soll wieder richtig Stadt werden, dann bleiben die Bürger auch in LU.“

Auch beim Thema Raumgefühl wurde die Bedeutung des Blickwinkels für die Entscheidung diskutiert. Argumentiert wurde in diesem Zusammenhang, dass der Blickwinkel Raumgefühl von geringerer Bedeutung für den Entscheidungsprozess sei, da die in diesem Themenfeld diskutierten Aspekte hinter „harten Kriterien“ wie etwa Kosten oder Bauzeit zurückstünden. Kritisch angemerkt wurde von einzelnen Autorinnen und Autoren, dass eine Entscheidung für eine Variante immer auch durch wirtschaftliche Interessen geleitet sei. Vor diesem Hintergrund sei zu erwarten, dass von den Entscheidungsträgern eine Stadtstraßen-Variante ausgewählt würde, da bei diesen Varianten große Baufelder für Investorenprojekte frei würden. Werte wie Raumgefühl könnten gegenüber konkreten wirtschaftlichen und finanziellen Interessen nicht bestehen.

”

„Konkret steht die Mobilität der Bürger gegen die Profite, die bei der Bebauung am Rande der Stadtstraße gemacht werden können.“

Welche Fragen wurden gestellt?

Zum Blickwinkel Raumgefühl sind lediglich zwei Fragen eingereicht wurden. Diese wurden auf dem dritten Bürgerforum formuliert. In der ersten Frage wird sich erkundigt wie die Trennwirkung auf die Stadt durch die einzelnen Varianten gemessen werden kann. Auch der zweite Beitrag fragt nach der Trennwirkung durch die Bauvarianten.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.



4.6 UMWELT

Lärm, Luft, Licht: Welche Auswirkungen haben die möglichen Straßenführungen 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? Für alle Varianten wurden die Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Bei den Untersuchungen sind verschiedene Betrachtungen zu Lärm und Luftbelastungen vorgenommen worden mit dem Ziel, dass die Lebens- und Arbeitsqualität - egal mit welcher Variante - auch unter Berücksichtigung umweltrelevanter Aspekte erreicht wird.

Grundlage für die Beurteilung der verschiedenen Prognosen der Luftbelastung ist die 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen). Hinsichtlich der Lufthygiene - also der Schadstoffbelastung mit Feinstaub oder Stickstoffdioxid - haben die Ingenieure eine Abschätzung für das Jahr 2025 vorgenommen, denn vorher wird keine neue Straßenführung fertig gestellt sein. Die Beurteilung des Lärms erfolgt nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung.

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Zum Thema Umwelt wurden original von den Teilnehmenden 371 Beiträge über die Plattform, die Bürgerforen und die Fragebögen eingebracht. Nach der Durchsicht und eventuell nötigen Korrekturen bei der Auswertung⁷ sind dem Thema nun final 438 Beiträge zugeordnet. Von diesen 428 Beiträgen wurden 181 Beiträge online abgegeben, 98 vor Ort und 159 über die Fragebögen. Damit wurden Umweltaspekte im Vergleich eher weniger diskutiert.

⁷ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	143	181
Bürgerforen:	95	98
3. Bürgerforum	6	6
4. Bürgerforum	89	92
Fragebogen	142	159
Gesamtzahl	371	438

Tab. 13: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

Bei 335 Beiträgen (circa 76 Prozent) kann eine Angabe dazu gemacht werden, woher die Hinweisgeber stammen. 90 Prozent dieser Beiträge (302 insgesamt) wurden dabei von Ludwigshafener/innen eingebracht, vier Prozent (15 Beiträge) von Teilnehmenden, die in LU arbeiten, aber nicht wohnen und fünf Prozent (18 Beiträge) von TN, die außerhalb von LU wohnen.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	302
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	15
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	18
keine Angabe	103
Gesamt	338

Tab. 14: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Insgesamt gab es im Themenbereich „Umwelt“ 520 Bewertungen, 158 davon wurden online, 217 vor Ort beim vierten Bürgerforum und 145 über den Fragebogen der neuenLu abgegeben. Die folgenden Grafiken zeigen, welche Straßenvarianten von den Teilnehmenden der Öffentlichkeitsbeteiligung mit Blick auf Umweltaspekte präferiert werden.

In der Gesamtbetrachtung über alle Beteiligungsformate hinweg wurden insgesamt 16 Prozent der Bewertungen zugunsten der Hochstraße neu vergeben, 15 Prozent zu-

gunsten der Hochstraße versetzt und sieben Prozent für die Stadtstraße kurz. Die Stadtstraße lang erhielt 62 Prozent aller Bewertungen.

Im Vergleich zu anderen Blickwinkeln fiel das Votum zugunsten der Stadtstraße lang damit schwächer aus, auch wenn sie auch im Bereich Umwelt die meistgewählte Straßenvariante ist.

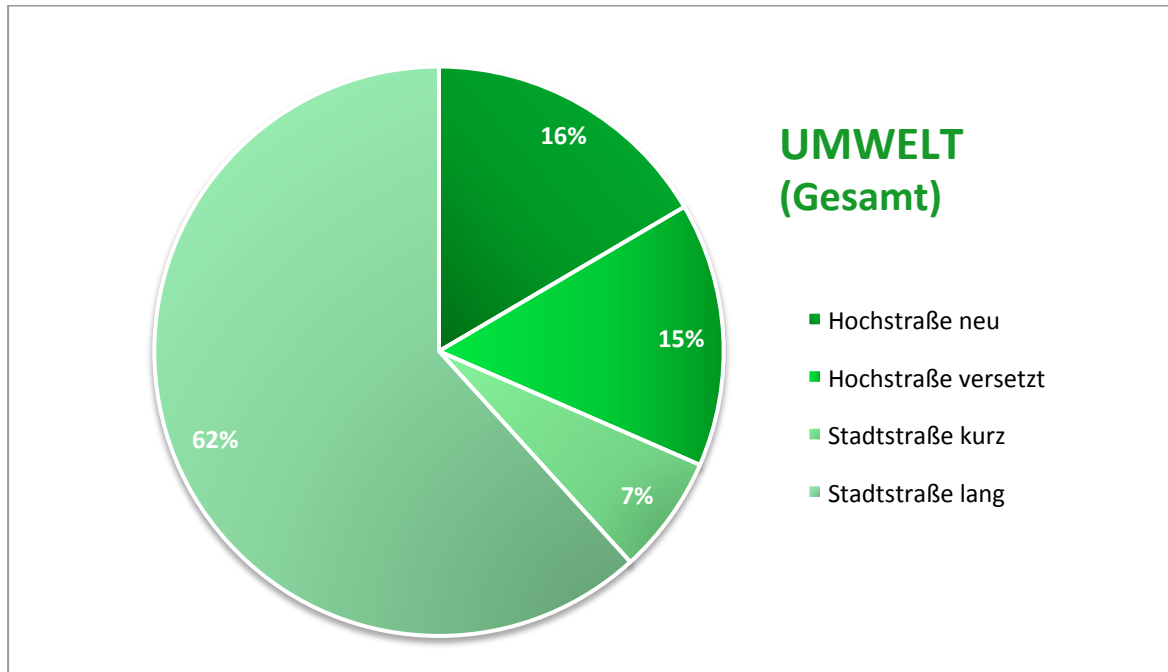


Abb. 48: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 520 Bewertungen)

Die Bewertungen variierten deutlich zwischen den unterschiedlichen Formaten: Vor Ort favorisierten deutlich weniger Bewertende die Variante Stadtstraße (44 Prozent), die beiden Hochstraßen erhielten in Bezug auf Umwelt hier jeweils 25 Prozent (Hochstraße neu) bzw. 20 Prozent (Hochstraße versetzt) der Bewertungen.

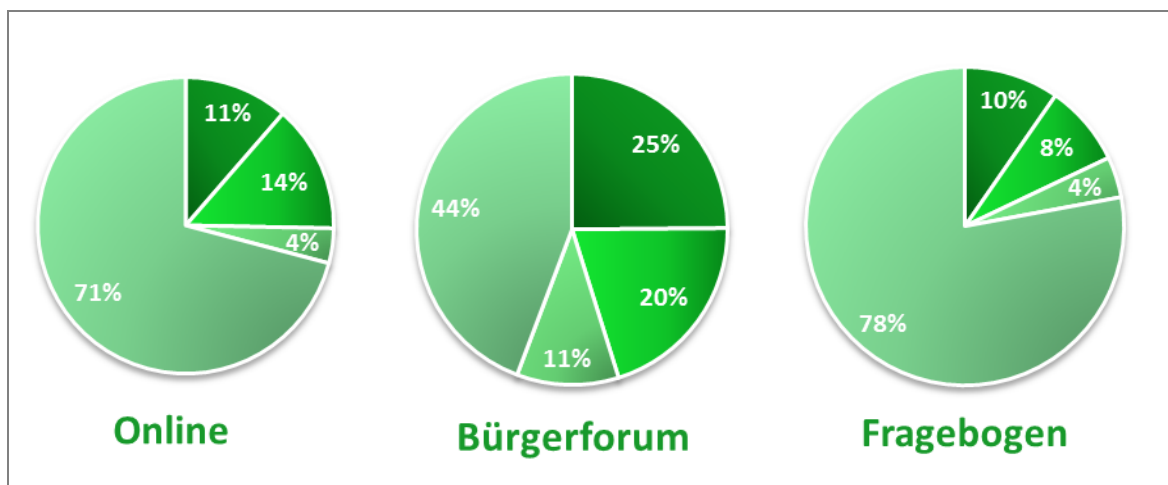


Abb. 49: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 158 Bewertungen; Bürgerforum N = 217 Bewertungen; Fragebogen N = 145 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Die folgende Grafik zeigt, welche Varianten wie oft und mit welcher Bewertung (positiv, negativ, neutral) in den Beiträgen erwähnt wurden. Sie zeigt, wie präsent die einzelnen Varianten in der Diskussion waren und welche Meinungen dabei vertreten wurden. Im Bereich Umwelt erhielt die mit Abstand meiste Aufmerksamkeit die Stadtstraße lang – bei 139 Erwähnungen fielen 128 dabei positiv aus. Die anderen Varianten wurden vergleichsweise viel weniger besprochen.

Auffällig ist jedoch, dass oftmals nicht genau zwischen den Varianten unterschieden wird, sondern allgemein die Hochstraßenvarianten mit den Stadtstraßenvarianten verglichen werden. Bei diesen allgemeinen Erwähnungen werden die Stadtstraßenvarianten überwiegend negativ erwähnt.

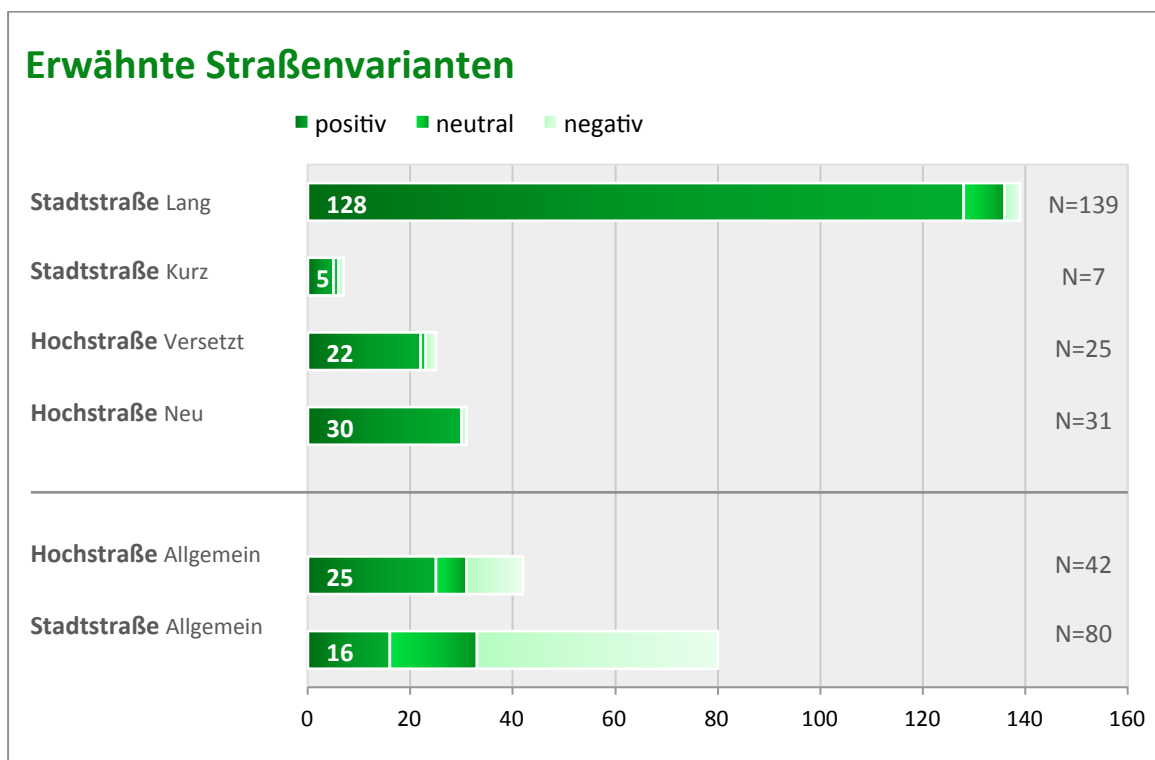


Abb. 50: Anzahl der positiven, negativen und neutralen Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Umwelt

Wie wichtig ist das Thema Umwelt für die Entscheidung?

Die folgende Grafik zeigt, welche Wichtigkeit die Teilnehmenden dem Thema Umwelt für die Entscheidung über eine Vorzugsvariante beimessen.

55 Prozent aller Äußerungen bewerteten das Thema „Umwelt“ als „sehr wichtig“, 32 als mittel oder 13 Prozent als weniger bzw. nicht wichtig für die Entscheidung. Damit wird dem Thema Umwelt insgesamt weniger Bedeutung für die Entscheidung zugemessen als anderen inhaltlichen Blickwinkeln.

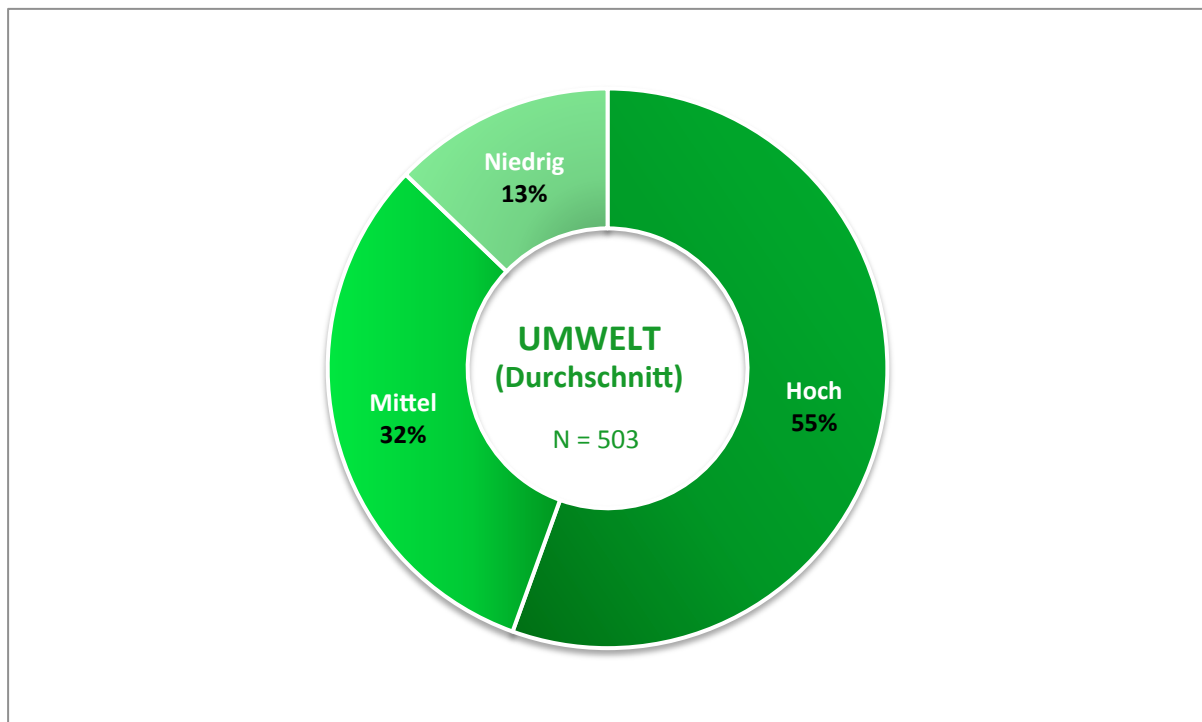


Abb. 51: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Umwelt über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 503 Bewertungen)

Diese Einschätzung wird vor allem in den Bewertungen vor Fragebogen und auf dem Bürgerforum vermittelt, online beschieden 67 Prozent aller Bewertungen dem Thema eine hohe Relevanz für die Entscheidung.

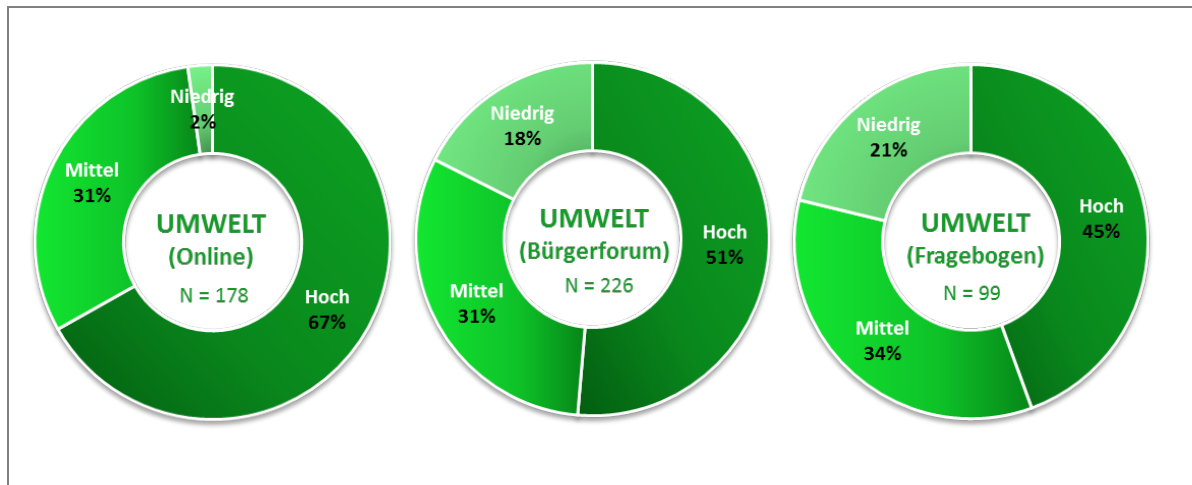


Abb. 52: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 178 Bewertungen; Bürgerforum N = 226 Bewertungen; Fragebogen N = 99 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Beim Thema Umwelt diskutierten die Teilnehmer die Auswirkungen des Straßenbaus auf Umweltfaktoren. Am häufigsten – mit insgesamt 114 Beiträgen – wurde im Themenbereich „Umwelt“ zum Thema „Luftverschmutzung / Feinstaubbelastung“ diskutiert. Doch auch die Auswirkung der einzelnen Varianten auf die Lärmbelastung wurde mit 98 Beiträgen häufig thematisiert. Andere Aspekte wie die Gesamtenergiebilanz des Baus oder die Umwelt-Belastungen während der Bauzeit spielten eine eher untergeordnete Rolle.

Innerhalb der Variantendiskussion wurden als Argumente für eine Hochstraße vor allem genannt, dass durch eine Hochstraße Lärm und Abgase aus Ludwigshafen ferngehalten werden. Die Hochstraße Sorge zudem, so die Befürworter der Hochstraße, für einen kontinuierlichen Verkehrsfluss, der zugleich die Umweltbelastung gering hält.

”

„Mal ernsthaft: Bebauung an der Stadtstraße? Egal ob privat oder gewerblich - wer öffnet dann noch gerne ein Fenster um mal zu lüften oder einfach mal rauszuschauen?“

Die Alternative – eine Stadtstraße – würde hingegen durch das Stop-and-Go vor den Ampeln die Luftverschmutzung zusätzlich erhöhen. In einem speziellen Gegenvorschlag wurde daher der stärkere Einsatz von Kreisverkehren im Rahmen einer Stadtstraße gefordert.

Andere Teilnehmerinnen und Teilnehmern argumentierten, dass Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung bei einer Straße – unabhängig von einer Hoch- oder Stadtstraße – immer gegeben sind. Auch ein weiteres Argument wurde eingebracht: Eine Stadtstraße verlangsamt zwar den Verkehr, jedoch könnte dies auch dazu führen, dass

Strecken gewählt werden, die nicht durch Ludwigshafen führen. Auch dies könnte die Feinstaub- und Lärmbelastung verringern.

Häufig wurde im Themenfeld „Umwelt“ auch über Maßnahmen zum Lärmschutz beziehungsweise zur Reduzierung des Lärms diskutiert. Auf der Online-Plattform lassen sich dazu 26 Beiträge finden. Die Lösungsvorschläge sind dabei äußerst vielfältig. So werden als Lärmschutzmaßnahmen Schutzwände, Randbebauungen, spezielle Asphaltarten oder ein LKW-Verbot zum Beispiel durch die Errichtung einer Umweltzone genannt.

Als Argument für eine Stadtstraße wurden die Begrünungsmöglichkeiten genannt. Im Gegensatz zu einer Hochstraße ließe sich hierbei der Straßenrand bepflanzen. Dies fördere – so die Befürworter dieser Variante – nicht nur die Umwelt, sondern auch die Wahrnehmung der Stadt.

”

„Das Thema Umwelt lässt sich nicht nur - vermutlich wurde es schon mehrfach in diesem Forum gesagt - eben nicht nur auf Lärm und Abgase reduzieren. Eine Stadtstraße bietet gerade auch unter dem Gesichtspunkt einer Stadt mit möglichst viel Grün ganz andere Chancen als eine Hochstraße.“

In 27 Beiträgen wird außerdem ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs thematisiert. Dieser schone die Umwelt ohnehin stärker, so die Argumentation. In eine ähnliche Kerbe schlägt der Vorschlag, auf die neue Straße insgesamt zu verzichten. Dadurch würden weniger Ressourcen verbaut und auch die Feinstaub und Lärmbelastung könne verringert werden.

Auch der Ressourcenverbrauch des Baus wird im Themenfeld „Umwelt“ diskutiert. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zufolge werden durch den Bau einer Hochstraße weniger Ressourcen verbraucht, da diese ebenerdig errichtet wird.

”

„[...] Darum möchte ich mal den Ressourcenverbrauch thematisieren, der bei einer Monster-Hochstraße ungleich höher ist als bei einer ebenerdigen Straße: Unmengen Beton und Stahl werden verbaut, jede Menge Energie zum Herstellen und Transportieren wird benötigt. All das haben wir keineswegs im Überfluss.“

In elf Beiträgen wird das Thema Umwelt darüber hinaus mit dem Thema Bauzeiten verknüpft. Dabei dominiert die Argumentation, dass eine kürze Bauzeit auch die Lärm und Luftbelastung verringere.

Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer wagen zudem eine Zukunftsprognose. Sie argumentieren, dass der PKW- und LKW-Verkehr abnehmen wird. Elektroautos und Car-Sharing-Systeme werden sich weiter verbreiten, dadurch wird der Verkehr weiter abnehmen.

Welche Fragen wurden gestellt?

Zum Blickwinkel Umwelt sind 17 von insgesamt 365 und damit relativ wenig Fragen eingegangen. Online gab es dazu nur zwei Detailfragen, die beide durch die Verwaltung beantwortet wurden. Eine Frage wurde auch im Fragebogen der neuenLu notiert, 14 Fragen wurden während der Bürgerforen eingereicht.

Die beiden online eingereichten Beiträge stellen Detailfragen zu Altlasten und den Feinstaubbelastungen durch die Varianten, während auf den Bürgerforen allgemeine Fragen zu Lärm- und Umweltbelastungen gestellt wurden.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.



4.7 Verkehr

Der Verkehr auf der Hochstraße Nord besteht also einerseits aus dem Durchgangsverkehr und andererseits aus dem Stadtverkehr. Aus beiden Blickwinkeln lassen sich die Varianten daher beurteilen.

Auf der Hochstraße Nord fahren durchschnittlich 39.000 bis 41.000 Autos und Lkw pro Tag. Die Spitzenzeiten liegen im Berufsverkehr morgens Richtung Mannheim und abends Richtung Pfalz. Ein großer Teil derjenigen, die die Hochstraße nutzen, sind Pendlerinnen und Pendler, die in der Vorderpfalz wohnen und Richtung Mannheim fahren. Ein weiterer Anteil von Pendlerinnen und Pendlern fährt Richtung BASF. Die Varianten werden auch dahingehend untersucht, wie sich der Verkehr in Zukunft auf andere Straßen im Stadtgebiet verteilen würde und wie sich zukünftig die Möglichkeiten für den innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr gestalten.

Bei der Ausarbeitung von allen vier Varianten wurde darauf geachtet, dass die Leistungsfähigkeit der Straße für den Verkehr jetzt und in Zukunft gewährleistet bleibt. Dies ist auch eine Grundvoraussetzung für Gespräche mit Fördermittelgebern.

Wie viele Beiträge gab es zum Thema?

Dem Thema Verkehr wurden von den Teilnehmenden ursprünglich 910 Beiträge über die Plattform, die Bürgerforen und die Fragebögen zugeordnet. Nach der Durchsicht und Auswertung aller Beiträge und dabei eventuell nötigen Korrekturen⁸ gehören dem Thema Verkehr nun 1262 Beiträge an. Damit war das Thema Verkehr das mit Abstand am meisten diskutierte Thema innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Von den 1262 Beiträgen wurden 793 online abgegeben, 261 vor Ort und 208 über die Fragebögen.

⁸ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	533	793
Bürgerforen:	229	261
3. Bürgerforum	22	31
4. Bürgerforum	207	230
Fragebogen	148	208
Gesamtzahl	910	1262

Tab. 15: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

Bei der Aufschlüsselung der Beiträge nach den Wohnorten ihrer Verfasser, wird deutlich, dass im Bereich Verkehr prozentual im Vergleich zu den anderen Blickwinkeln sehr viele Beiträge von Teilnehmenden mit Wohnort außerhalb von Ludwigshafen verfasst wurden: Rund sieben Prozent der Beiträge stammen von Auswärtigen, die nicht in Ludwigshafen arbeiten, über acht Prozent von Berufspendlern. Dies verdeutlicht im Kleinen einmal mehr die überregionale verkehrliche Bedeutung der Straße.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	790
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	106
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	86
keine Angabe	280
Gesamt	1262

Tab. 16: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Insgesamt gab es im Themenbereich „Verkehr“ 664 Bewertungen für die Straßenvarianten, 251 davon wurden online, 266 vor Ort beim 4. Bürgerforum und 147 über den Fragebogen der neuenLu abgegeben.

Von den 664 abgegebenen Bewertungen insgesamt gingen 5 Prozent an die Stadtstraße kurz, 16 Prozent der Bewertungen entfielen auf die Hochstraße neu, 18 Prozent auf die Hochstraße versetzt. Am meisten Bewertungen mit 61 Prozent wurden zugunsten der Stadtstraße lang vergeben. Im Vergleich zu den anderen Blickwinkeln

fällt der Vorsprung der Stadtstraße lang gegenüber den anderen Varianten hier etwas geringer aus.

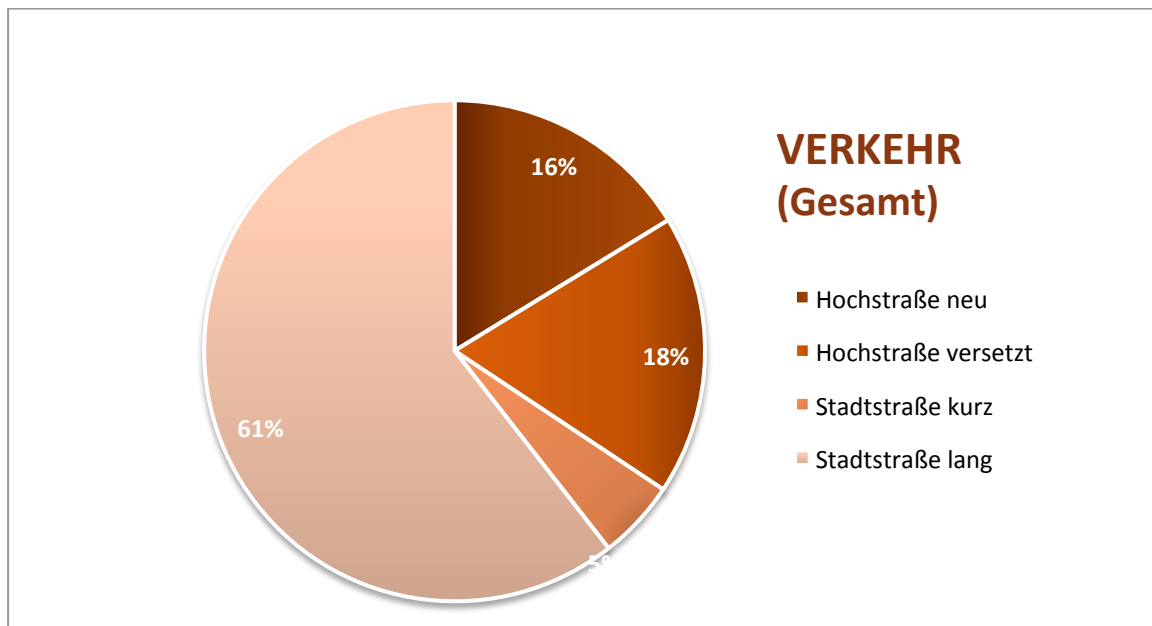


Abb. 53: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 664 Bewertungen)

Beim Thema Verkehr variieren die Bewertungen deutlich zwischen den unterschiedlichen Formaten: Vor Ort wurden nur 45 Prozent der Stimmen an die Stadtstraße lang vergeben, während auf der Online Plattform mit 67 Prozent auf diese Variante entfielen. In den Fragebögen erhielt die Stadtstraße mit 77 Prozent im Vergleich zu den anderen Formaten den höchsten Wert. Auch die Bewertungen für die Hochstraße neu unterscheidet sich mit 21 Prozent im vierten Bürgerforum zu elf Prozent im Fragebogen stark.

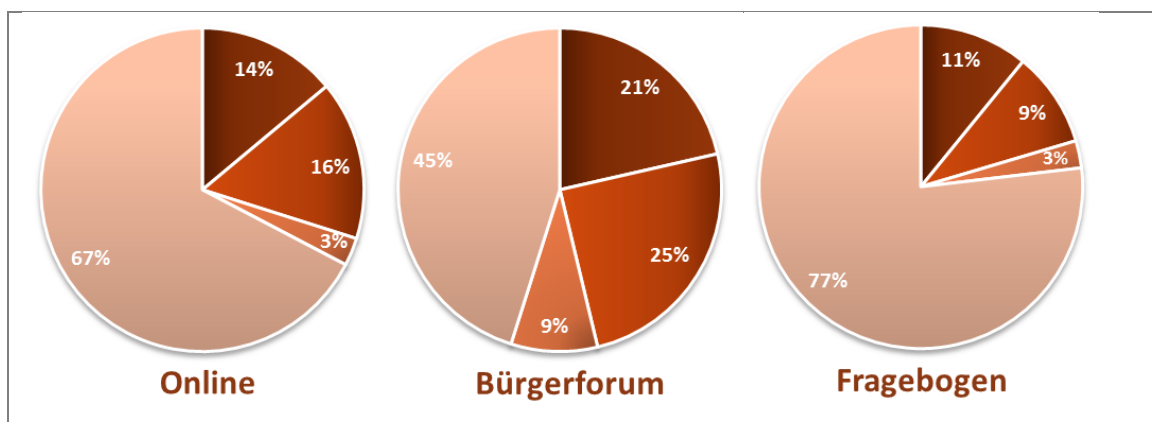


Abb. 54: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 251 Bewertungen; Bürgerforum N = 266 Bewertungen; Fragebogen N = 147 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Bei der Auswertung der Beiträge wurde untersucht, ob diese einen positiven, negativen oder neutralen Bezug zu den jeweiligen Straßenvarianten aufweisen.

Deutlich wird, dass im Vergleich zu den anderen Blickwinkel – neben der auch hier erkennbaren sehr häufigen positiven Erwähnung der Stadtstraße lang – die Straßenvarianten überwiegend nach dem Schema „Hochstraße“ versus „Stadtstraße“ thematisiert wurde, ohne sich genauer auf die Untervarianten zu beziehen. In diesen Fällen sind viele Erwähnungen explizit ablehnend formuliert, bei der Erwähnung der Stadtstraße allgemein sogar überwiegend.

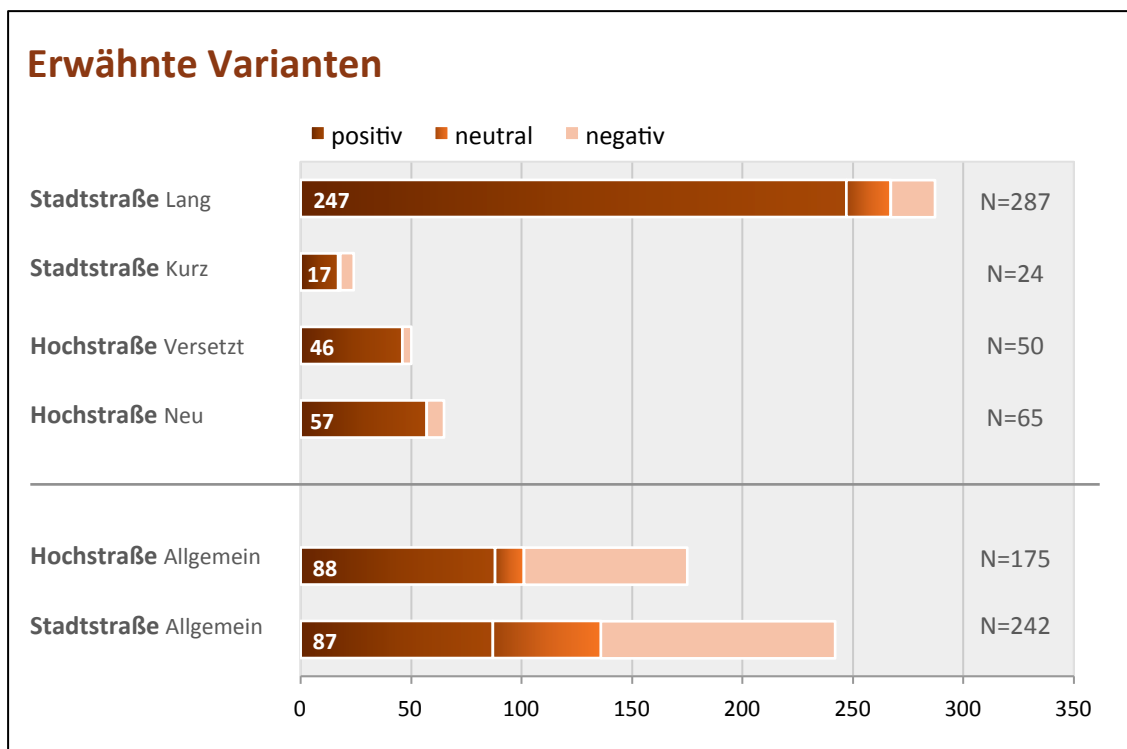


Abb. 55: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Verkehr

Wie wichtig ist das Thema Verkehr für die Entscheidung?

Der Blickwinkel Verkehr ist nach Einschätzung der Teilnehmenden nach dem Kostenaspekt einer der wichtigsten Aspekte für die Entscheidung über eine Vorzugsvariante. In 65 Prozent aller Bewertungen wird ihm eine „hohe“ Wichtigkeit bescheinigt, 26 Prozent bewerten die Wichtigkeit als „mittel“, lediglich neun Prozent als „niedrig“.

Der Bereich Verkehr erzielt damit ähnliche Bewertungen wie der Blickwinkel Entwicklungschancen und der Blickwinkel Bauzeiten.

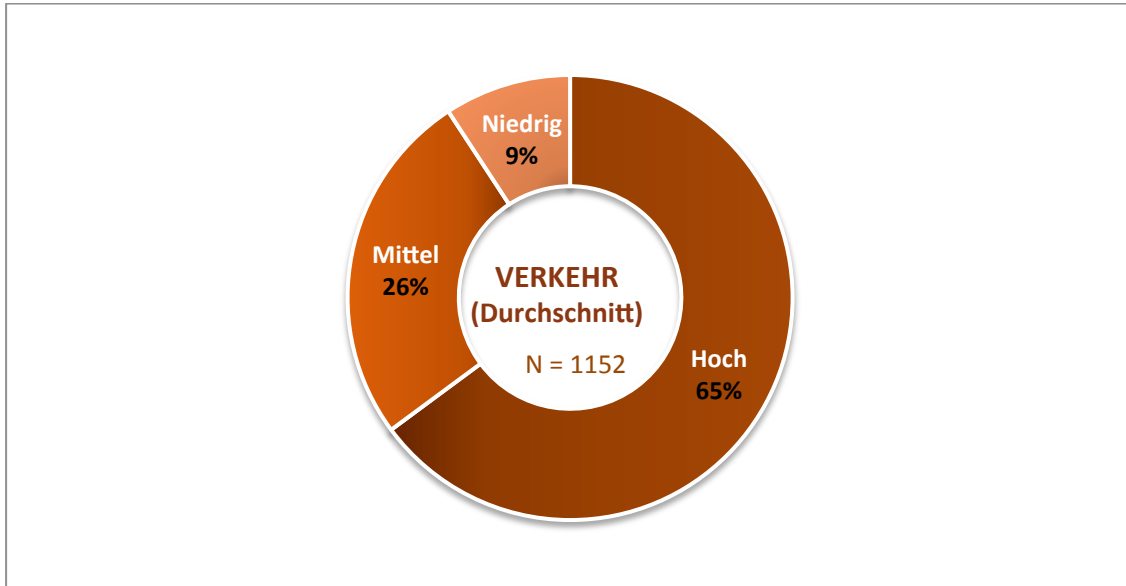


Abb. 56: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Verkehr über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 1152 Bewertungen)

Dabei differieren die Einschätzungen deutlich zwischen den Beteiligungsformaten: Online wird die Wichtigkeit bei 71 Prozent aller Bewertungen mit „sehr wichtig“ angegeben, in den Fragebögen der neuenLu (wiewohl zahlenmäßig sehr viel weniger vertreten) dagegen nur bei 48 Prozent.

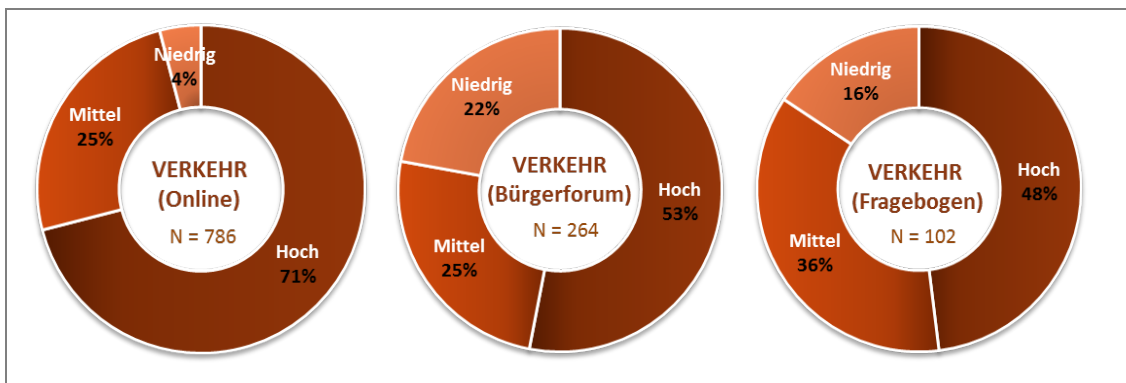


Abb. 57: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 786 Bewertungen; Bürgerforum N = 264 Bewertungen; Fragebogen N = 102 Bewertungen)

Welche Themen wurden diskutiert?

Auf Grund der vielen Beiträge zum Thema Verkehr gibt es auch viele für sich stehenden Themenschwerpunkte.

Zahlenmäßig die meisten Beiträge (248) bezogen sich dabei auf den Themenkomplex „Verkehrsfluss / Staugefahr / dauerhafte Verkehrsverlagerungen“. Dabei wurde deutlich, dass für viele Teilnehmenden oberste Priorität hat, dass der Verkehr auf der neuen Straße so gut wie möglich fließt.

”

„Verkehr muss fließen“

Diskutiert wurde stark, welche Straßenvariante den Verkehr am besten bewältigt und wo es zu Problemen kommen könnte. Hier wurde der Hochstraße oftmals ein besserer Verkehrsfluss von den Teilnehmenden zugesprochen als der Stadtstraße.

”

„Der Verkehr muss fließen! Das geht am besten auf einer Hochstraße. Hochstraße bedeutet Fortschritt, machen Sie daher keine Rolle rückwärts. Es gibt heutzutage besseren Beton als vor 40 Jahren, der länger hält.“

Die Beiträge ließen erkennen, dass die Teilnehmenden Befürchtungen vor Staus oder Rückstaus haben. Dieser Hinweis wurde besonders häufig in Bezug auf die Stadtstraße lang gegeben. Als Gründe für Staus wurden unter anderem Ampeln, Kreuzungen und Unfallträchtigkeit genannt. Neben der Besorgnis über vermehrten Stau machten die Teilnehmenden aber auch Vorschläge wie dieser vermieden werden könnte, beispielsweise durch den Bau von Fuß- und Radbrücken oder Haltebuchten für Busse. Auch wurde in den Beiträgen zu Stau und Verkehrsfluss auf einen Zusammenhang mit dem Verkehrsabfluss bzw. der Verkehrsführung in Mannheim hingewiesen. In diesem Zusammenhang wurde von den Teilnehmenden der Brückenkopf Nord (16 Beiträge) als Problem des Staus identifiziert. Um das Stauproblem an der Stelle zu lösen wurden konkrete Zu- und Abfahrten vorgeschlagen.

Insgesamt 200 Beiträge bezogen sich unter der Rubrik Verkehr auf den nichtmotorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer). Durch diese hohe Anzahl wird deutlich, dass auch diese Thematik von großer Bedeutung für die Teilnehmenden ist. In vielen Hinweisen wurde für die neue Straße eine Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer gefordert. Neue und bessere Fuß- und Radwege wurden oftmals gewünscht.

”

„Prinzipiell plädiere ich für den Ausbau, bzw. die Verbesserung des Radverkehrs und des ÖPNV, der/die besonders mit der Stadtstraße lang möglich ist. Damit nehme ich als Einwohner von LU längere Fahrtzeiten nach MA mit dem Auto in Kauf. Für LU-MA-Durchreisende ist eine "grüne Welle" beim Durchfahren besonders wichtig! “

In den Beiträgen zu Rad- und Fußgängerverkehr wurde auch viel zur Thematik von Querungen (auch als Kreuzungen oder Unterführungen) diskutiert. Diese bezogen sich meistens auf die Stadtstraßen. Häufig wurde darauf hingewiesen, dass Kreuzungen möglichst vermieden werden müssten und dass es bisher noch an sicheren Straßenübergängen fehle. Es wurde auch angemerkt, dass die Querung der Stadtstraße teilweise als schwierig und gefährlich angesehen wird. Zur Verbesserung wurden ganz konkrete Vorschläge zu Orten gemacht, an denen z.B. Fußgängerbrücken gebaut werden könnten, wie z.B. Bahnübergänge für Fußgänger vom oder zum Friedenspark oder Brücken zum Rathaus.

”

„Am Rathauscenter sind zwei Querungen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Hier bietet es sich an diese durch eine städtebaulich reizvolle, durchdachte Fuß-/Radbrücke zu ersetzen. Die Brücke muß unter ergonomischen Gesichtspunkten geplant und konstruiert werden, damit sie von den Nutzern wie selbstverständlich angenommen wird. Bei entsprechender Optik kann diese Brücke dann zum Markenzeichen der Ludwigshafener Innenstadt werden.“

Das Thema ÖPNV wurde über 185 Mal angesprochen. Die meisten Beiträge hierzu forderten einen Ausbau bzw. eine Verbesserung von diesem. Auch wiesen viele Teilnehmende daraufhin, dass der ÖPNV in der Bauzeit mitbeachtet werden müsse. Neben diesen allgemeinen Hinweisen, gab es auch konkrete Vorschläge für die Zeit während und nach dem Bau wie z.B. die Verdichtung der Straßenbahn-Taktzeiten, der Einsatz längerer Bahnen, der Ausbau von P+R Parkplätze oder der S-Bahn bis hin zu BASF oder einen neuen S-Bahnhof am Rathaus-Center. Einige Male wurde darauf hingewiesen, dass eine Stärkung des ÖPNV beitrage, den Verkehr zu reduzieren.

Grundsätzlich wurde auch zum abzuwickelnden Verkehrsaufkommen und die Verkehrsintensität diskutiert. Diesem Bereich wurden bei der Auswertung 173 Beiträge zugeordnet. Viele Beiträge thematisieren die Befürchtung, ob die Stadtstraßenvarianten das vorhanden Verkehrsaufkommen abwickeln kann.

”

„Ich halte die Stadtstraße lang für eine reizvolle Idee, aber sie wird nur funktionieren, wenn es gelingt, das Verkehrsaufkommen deutlich zu reduzieren.“

In diesem Zusammenhang wurde intensiv über Ampeln und die zugehörigen Ampelschaltung diskutiert. Zum Teil gehen die Teilnehmenden Befürchtungen, dass durch die Ampeln vermehrt Stau entstünde. In den Beiträgen wurde immer wieder betont, dass die Ampelschaltung abgestimmt werden müsse und eine grüne Welle sehr wichtig für den Verkehrsfluss sei.

”

„Trotz längerer Fahrtzeiten ist die Integration in den Stadtverkehr vor allem hinsichtlich Fahrrad sinnvoll. Über sinnvolle Ampelschaltung entsprechend der Verkehrsströme sollte einiges angleichbar sein.“

In 145 Beiträgen wurde unter der Rubrik Verkehr speziell auf die Thematik des Berufsverkehr beziehungsweise der Pendler Bezug genommen. Dabei wurde kontrovers diskutiert, wie stark die Bedürfnisse der Pendler bezüglich der Straßenvariantenentscheidung berücksichtigt werden sollten. Es gab unterschiedliche Meinungen dazu, inwieweit eine Stadtstraße dazu beitrüge, die Pendler in die Innenstadt Ludwigshafens zu „locken“ oder ob nicht die eigentlich Präferenz der Pendler unverrückbar darauf liege möglichst schnell den Arbeitsweg zurückzulegen. Viele Teilnehmende gaben ihre Sicht als Pendler wider. Einige davon bevorzugten eine Hochstraßenlösung, andere würden auch eine Stadtstraßenlösung akzeptieren. Auch wurde darauf hingewiesen, dass es in der Bauphase Pläne der Verkehrslenkung für die Arbeitnehmer z.B. der BASF geben muss.

Im engen Zusammenhang mit den Themen Stau, Ampeln und Berufsverkehr steht die Diskussion um die durchschnittlichen Fahrtzeiten bei den einzelnen Straßenvarianten (93 Beiträge). Bezüglich der Fahrzeit gab es sehr unterschiedliche Ansichten: In einigen Beiträgen wurde sich dahingehend geäußert, dass die berechneten längeren Fahrtzeiten bei den Stadtstraßen zu vernachlässigen seien, andere Beiträge wiederum sprachen sich für eine kurze Fahrzeit aus. Viele der Teilnehmenden äußerten Zweifel an der angegebenen Fahrzeitverlängerung von drei Minuten auf der Stadtstraße. Sie vermuteten, dass es insbesondere bei den Stadtstraßen zu jeweils größeren Fahrzeitverlängerungen käme. Auch die verlängerten Fahrtzeiten während der Bauzeiten waren Thema.

Die Parkplatzsituation bezüglich der neuen Varianten beschäftigte die Teilnehmenden ebenfalls. In 83 Beiträgen ging es um Parkplätze. Aus der Diskussion geht hervor, dass ein Teil der Teilnehmenden fürchtet, dass bei einem Wegfall der Hochstraße auch die Parkplätze entfallen könnten, sie machen sich um die zukünftige Parkplatzsituation Sorgen.

Fast genauso oft wie über das Thema Parkplätze wurde über die Anbindung an die Innenstadt geschrieben. In diesen Beiträgen ging es vor allem darum, welche Variante der Straßen die Innenstadt am besten anbindet bzw. ob eine Anbindung der Innenstadt zu einer Aufwertung der Stadt führte. Viele der Teilnehmenden erhofften sich durch eine Stadtstraße eine Belebung der Innenstadt, jedoch gab es diesbezüglich auch pessimistischere Einschätzungen.

In insgesamt 72 Beiträgen wurde die allgemein zukünftige Verkehrsentwicklung thematisiert. Einige der Teilnehmenden machten in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass zum Umdenken Richtung Nachhaltigkeit angeregt werden müsse, um so die zukünftige Verkehrsentwicklung in eine positive Richtung zu lenken.

In etwa 70 Beiträgen wurde die konkrete Straßenführung thematisiert. In diesen Beiträgen ging es hauptsächlich darum, an welchen Stellen Brücken oder Tunnel gebaut werden könnten. Es ging dabei vor allem darum, wo Kreuzungen gegebenenfalls durch Tunnel oder Brücken ersetzt werden könnten, um so einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen. Außerdem wurden verschiedene Modelle vorgestellt, wie der Verkehr um die Stadt herumgeführt werden könne. Es wurde häufig angemerkt, dass der Verkehr und insbesondere der Schwerlastverkehr durch eine gute Straßenführung und ein durchdachtes Verkehrsleitsystem aus der Innenstadt herausgehalten werden soll. Ein einheitliches Verkehrskonzept solle bei der Führung der Straßen die Fuß- und Radwege stärker mitbedenken. Häufig wurde hervorgehoben, dass die Anbindung des Hemshof gewährleistet werden sollte.

”

„Die einfachen Einmündungen der Heinigstrasse und der Bahnhofstrasse sollten anstatt mit Ampelanlagen mit einer einfachen "rechts vor links" Regel gelöst werden. Für Füssgängerüberquerungen wären unter Umständen gläserne Holzbrückenüberwege ansatt teure Ampelanlagen eine nachhaltigere Lösung. Die grosse Einmüdunbg zur Bürgermeister-Grünzweig-Strasse solltre mit einer sogenannten aktiven, intelligenten Ampelanlage ausgestattet werden.“

Dem Thema Verkehrssicherheit konnten 61 Beiträge zugeordnet werden. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sahen bei der Stadtstraße eine höhere Unfallgefahr. Jedoch wurde auch angemerkt, dass der Verkehr auf der Stadtstraße bei Unfällen und Sperrungen besser ableitbar sei. Allgemein wurde kritisiert, dass das Thema Verkehrssicherheit bei den Variantendarstellungen zu wenig Beachtung finde.

Unter dem Bereich Verkehr gingen ebenfalls Beiträge ein, die sich auf den Verkehr in der Bauzeit bezogen. So thematisierten 49 Beiträge die Verkehrslenkung während der Bauzeit und ebenfalls 49 Beiträge bezogen sich auf die Verkehrsbelastung während der Zeit des Straßenbaus. In den Beiträgen wurde deutlich, dass die Teilnehmenden noch stärker über die Verkehrslenkung und Verkehrsbelastung während der Bauzeit informiert werden möchten. Wie wird der Verkehr während der Bauzeit gelenkt, welche Straßen werden belastet, gibt es Verkehrsleitpläne, wie sieht das Mobilitätskonzept und Nahverkehrskonzept für die Bauzeit aus? Die Teilnehmenden befürchteten, dass es während dieser Zeit zu Verkehrschaos und Verkehrsproblemen kommen könnte und einige Straßen extrem stark belastet werden könnten. Es wird der Hinweis gegeben den ÖPNV in die Planung zur Verkehrslenkung während der Bauzeit einzubeziehen.

”

„Schon während der langen Bauphase muss der Individualverkehr umgeleitet werden. Hier ist ein tragfähiges, durchdachtes Konzept zu erarbeiten. Schleichwege durch die Stadt und Stadtteile müssen unterbunden werden.“

In dem Bereich Verkehr gaben die Teilnehmenden auch viele detailbezogene Vorschläge ab. So nannten sie bestimmte Orte, gaben Beispiele oder Situationsbeschreibungen. An dieser Stelle können davon nur einige ausschnittartig genannt werden: Weitere Vorschläge oder Hinweise bezogen sich unter anderem auf Radwege für E-Bikes, nötige Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrsüberwachung, Tunnelführung mit Maut, Verkehrsüberwachungskamera oder Vergleiche zur Verkehrssituation in anderen Städten.

Welche Fragen wurden gestellt?

Im Vergleich zu den anderen Blickwinkeln wurden zum Thema Verkehr die mit Abstand meisten Fragen gestellt. Insgesamt stellten die Bürgerinnen und Bürger 133 Fragen zum Blickwinkel Verkehr. 73 Fragen wurden online eingereicht, 60 auf den Präsenzveranstaltungen. Entsprechend häufig antworteten Verwaltung und Moderation auf die Fragen. Insgesamt lassen sich online 54 Antworten zum Blickwinkel Verkehr aufrufen.

Die Fragen unterscheiden sich inhaltlich sehr stark. Einige Bürgerinnen und Bürger erfragen Details der geplanten Streckenführungen bei den unterschiedlichen Varianten, andere erkundigen sich über die Leistungsfähigkeit der Varianten in Bezug auf das Verkehrsaufkommen, wiederum andere möchten wissen, wie für ausreichend Parkraum gesorgt werden soll. Auch die Fahrzeiten oder die Verkehrssicherheit sind Gegenstand der Fragen.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.

4.8 Weiteres

In den zuvor erwähnten Diskussionsbereichen zu den Themen Bauzeiten, Entwicklungschancen, Nachbarn, Kosten, Raumgefühl, Umwelt und Verkehr konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmern Stellung zu den Blickwinkeln beziehen, die für die Vorplanung von zentraler Bedeutung waren. Darüber hinaus öffnete sich der Dialog auch weiteren Perspektiven, Ideen und Blickwinkeln. Möglichkeit dazu bietet der Diskussionsbereich unter dem Blickwinkel „Weiteres“. Dabei wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gefragt: Gibt es aus Ihrer Sicht einen weiteren Blickwinkel unter dem die Frage „Abriss der Hochstraße Nord ... und was kommt danach?“ erörtert werden sollte? Fehlt Ihnen ein wesentliches Argument, das unter keinen dieser Blickwinkel fällt?

Wie viele Beiträge gab es zu weiteren Themen?

Zum Thema „Weiteres“ wurden original von den Teilnehmenden 252 Beiträge über die Plattform, die Bürgerforen und die Fragebögen eingebracht. Nach der Durchsicht und eventuell nötigen Korrekturen während der Auswertung⁹ sind dem Thema nun final 331 – und damit vergleichsweise wenige Beiträge – zugeordnet.

Von diesen 331 Beiträgen wurden 254 online abgegeben, 61 vor Ort und 16 über die Fragebögen.

Format	Zahl der Beiträge (ursprüngliche Zuordnung)	Zahl der Beiträge (korrigierte Zuordnung)
Online	211	254
Bürgerforen:	35	61
3. Bürgerforum	2	2
4. Bürgerforum	33	59
Fragebogen	6	16
Gesamtzahl	252	331

Tab. 17: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)

⁹ Eine ausführliche Erläuterung zum Vorgehen bei der Auswertung findet sich in der Einleitung zu Kapitel 4, insbesondere im Exkurs zu den methodischen Hinweisen.

200 Beiträge wurden dabei von Ludwigshafener/innen eingebracht, 29 von Teilnehmenden, die in LU arbeiten, aber nicht wohnen und 33 von Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die außerhalb von Ludwigshafen wohnen. Der prozentuale Anteil von Auswärtigen ist damit unter „Weiteres“ höher als bei den anderen Themenbereichen.

Wohnort	Zahl der Beiträge
„Ich wohne in Ludwigshafen.“	200
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen, arbeite aber dort.“	29
„Ich wohne nicht in Ludwigshafen.“	33
keine Angabe	69
Gesamt	331

Tab. 18: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin

Wie wurden die Straßenvarianten bewertet?

Nur auf der Online-Plattform konnte eine Bewertung in diesem Themenfeld abgegeben werden. In der neuenLU und bei den Bürgerforen wurde nicht explizit eine Bewertung für „Weiteres“ abgefragt. Da in diesem Bereich sehr unterschiedliche Themen diskutiert wurden, ist der inhaltliche Bezug (worauf sich die Bewertungen genau beziehen) nur beschränkt herstellbar. Insgesamt wurden unter „Weiteres“ 136 Bewertungen abgegeben.

Auf der Online-Plattform wurde vor allem für die Variante „Stadtstraße lang“ (76 Prozent) gestimmt. Die Variante „Hochstraße versetzt“ erhielt die zweitmeisten Stimmen (13 Prozent) in diesem Themenfeld. Die Variante „Hochstraße neu“ erhielt sieben Prozent, die Variante „Stadtstraße kurz“ vier Prozent der abgegebenen Stimmen.

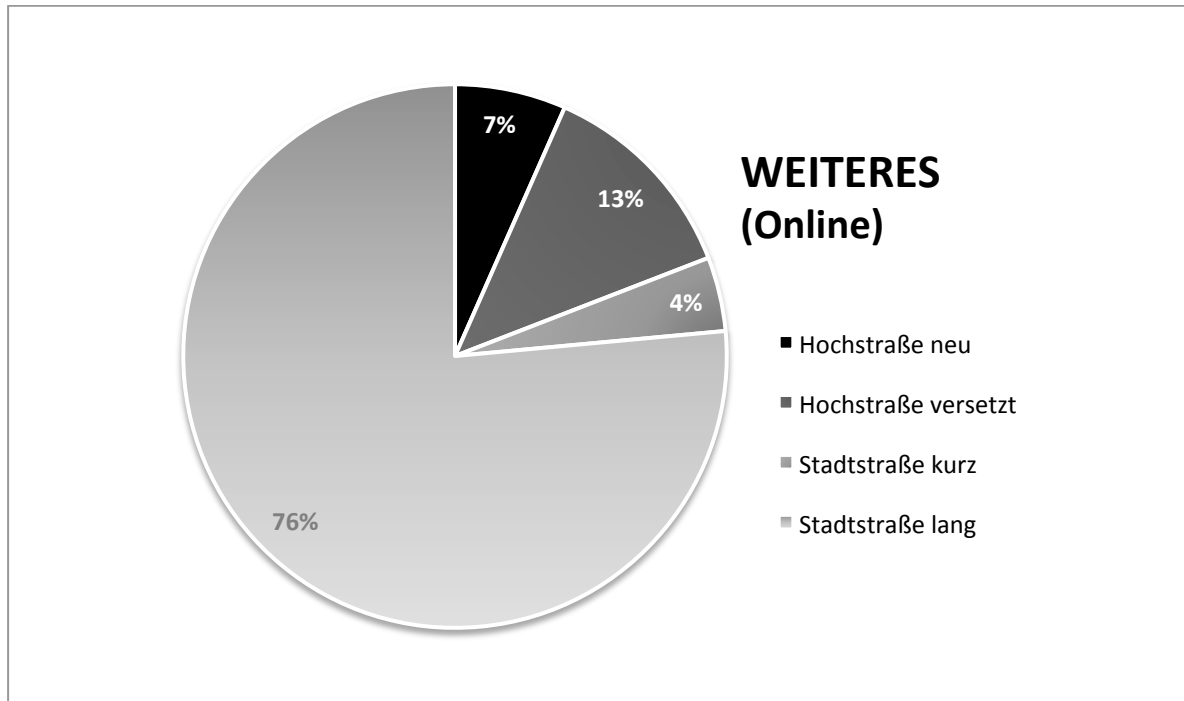


Abb. 58: Online abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten in Prozent (N = 136 Bewertungen)

Wie wurden die Varianten in der Diskussion beschrieben – positiv, negativ, neutral?

Auch in der Diskussion spiegelte sich die Präferenz der Stadtstraße lang ebenfalls wieder. In 29 von 38 Erwähnungen wurde die Stadtstraße lang positiv thematisiert. Fast genauso oft wurde jedoch die Hochstraße allgemein (ohne genaueren Bezug auf eine der beiden Untervarianten) erwähnt.

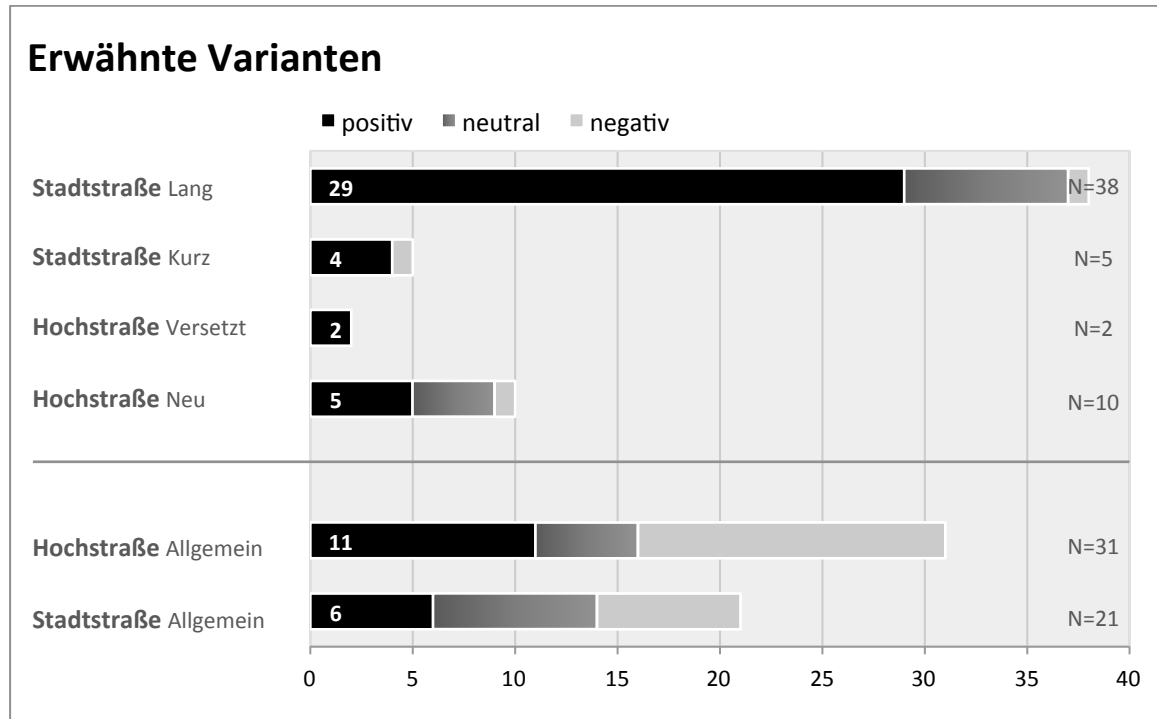


Abb. 59: Anzahl der positiven, neutralen und negativen Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Weiteres

Besonders sticht jedoch ein andere Beobachtung hervor: Häufiger wird in der Diskussion zum Thema „Weiteres“ über alternative Varianten diskutiert. Insgesamt beinhalten 131 Beiträge des Themenbereichs „Weiteres“ Diskussionsbeiträge zu potentiellen Alternativstraßen. Dies liegt dem Vorgehen bei der Auswertung zugrunde: Alle Alternativvorschläge oder Beiträge wurden unter „Weiteres“ gebündelt.

Welche Themen wurden diskutiert?

Im Themenbereich „Weiteres“ finden sich eine Bandbreite an Themen wieder: eine Insbesondere wurden in diesem Themenfeld alternative Bauvarianten diskutiert beziehungsweise zugeordnet. 131 Beiträge thematisierten Alternativen – 88 Beiträge davon befassten sich mit der Möglichkeit einer dritten Rheinquerung bei Altrip. Sie wurde oftmals als Ergänzung oder statt der neuen Ersatzstraße für die baufällige Hochstraße Nord ins Spiel gebracht. Manche sehen in einer dritten Rheinbrücke bei Altrip eine Alternative zu den vier Bauvarianten, andere eine Ergänzung, andere wiederum sehen keine Notwendigkeit im Bau einer weiteren Brücke. Zahlenmäßig überwogen jedoch die Forderungen für eine zusätzliche Brücke. Ihre Befürworter sehen in der dritten Rheinquerung bei Altrip eine Chance für eine verbesserte Verkehrsführung.

Darüber hinaus wurden im Dialog durch einzelne Stimmen auch weitere Alternativen angeregt – wie zum Beispiel eine Untertunnelung oder eine Hochstraße in doppelter Höhe. Bei diesen Alternativen dominieren allerdings die Kritiker gegenüber den Befürwortern.

”

„Alternative: Die „Hochstraße xH“ wird in doppelter Höhe (25m?) direkt oder auch versetzt über der alten Hochstraße neu auf filigranen Pfeilern in einer optisch „leichten“ Konstruktion, noch während die bisherigen Verkehrswege weiter genutzt werden, erstellt.“

Die Notwendigkeit eines Abrisses der Hochstraße Nord wurde unter dem Blickwinkel „Weiteres“ in 24 Beiträgen ebenfalls diskutiert. Dabei hinterfragten einige Teilnehmende, ob ein Neubau tatsächlich nötig ist. Andere Teilnehmerinnen und Teilnehmer forderten neue Gutachten.

Mehrmals wurde eine starke Kooperation mit der Stadt Mannheim angeregt.

In 54 Beiträgen der Blickwinkel „Weiteres“ zugeordneten Beiträgen wurde das Beteiligungsverfahren selbst zum Thema gemacht. Diese Beiträge werden ausführlicher in Kapitel 6 (Lob und Kritik zum Verfahren) dargestellt.

Welche Fragen wurden gestellt?

Beim Blickwinkel Weiteres wurden insgesamt 68 Fragen gestellt. Im Vergleich zu den anderen Blickwinkeln stellen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter „Weiteres“ also viele Rückfragen. Von den Beiträgen der Online-Plattform wurden insgesamt 40 Fragebeiträge dem Thema zugeordnet. Doch auch auf den Bürgerforen wurden Fragen gestellt, die nachträglich dem Blickwinkel Weiteres zugeordnet wurden. Hierbei wurden insgesamt 28 Fragen gestellt.

Durch die Beiträge erkundigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über den Zustand und den Baubedarf der Hochstraße beziehungsweise der Brückenpfeiler. Sie fragten danach, wieso ein Abriss notwendig sei. Es wurden jedoch auch Fragen zu Alternativen gestellt. So erkundigten sich die Bürgerinnen und Bürger zum Beispiel, ob bzw. wieso keine dritte Rheinquerung oder eine Tunnelbau mit in die Planung einbezogen worden sei.

Alle Fragen zum Blickwinkel sowie die Antworten der Verwaltung finden Sie in dem Dokument „Fragen und Antworten des Dialogs“, das Sie unter ludwigshafen-diskutiert.de herunterladen können.

5. Die Beteiligung am Dialog

5.1. Anzahl der Beteiligten

Die unterschiedlichen Angebote der Öffentlichkeitsbeteiligung „Ludwigshafen diskutiert“ wurden rege genutzt. Wegen des starken Andrangs wurde kurzfristig die Zahl der geplanten Spaziergänge erweitert und das zweite Bürgerforum in den Pfalzbau verlegt, um allen Interessierten die Teilnahme zu ermöglichen.

Eine Gesamtzahl aller am Dialog Beteiligten lässt sich jedoch nur näherungsweise bestimmen. Dazu können die folgenden Daten Anhaltspunkte liefern:

Zur Anzahl der ausgefüllten und rückgesendeten Fragebögen und den Teilnehmenden der Spaziergänge liegen definitive Zahlen vor. Vor Ort nahmen 184 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den geführten Spaziergängen teil, außerdem wurden rund 150 Fragebögen aus der Sonderausgabe der neuenLu ausgefüllt an die Stadt zurückgeschickt.

Die Besucherzahlen der beiden Bürgerforen lässt sich aufgrund des großen Andrangs nur schätzen, beim dritten Bürgerforum wurde die Besucherzahl am Eingang näherungsweise durch Handzähler ermittelt. Rund 1.000 Personen haben demnach insgesamt am dritten und vierten Bürgerforum teilgenommen.

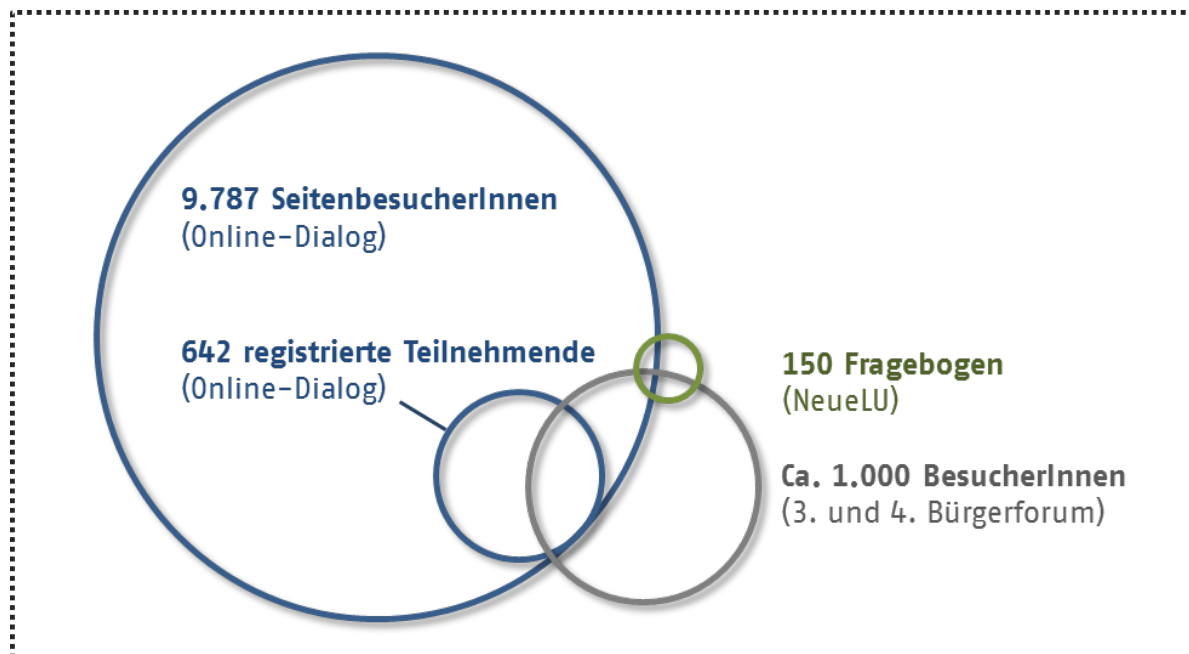


Abb. 60: Näherungsweise Darstellung der durch die Öffentlichkeitsbeteiligung erreichte Bürgerinnen und Bürger

Bei den Beteiligten der Online-Plattform muss zwischen aktiven und passiven Teilnehmenden differenziert werden. Passiv Teilnehmende („Lurker“) interessieren sich für das Angebot und besuchen die Webseite, lesen auch beispielsweise die zugehörigen Newsletter oder Beiträge von anderen Teilnehmenden, äußern sich jedoch selber nicht aktiv. Die Anzahl der „stillen“ Teilnehmenden kann am besten durch die Statistik der individuellen Besucher der Webseite während der Laufzeit des Online-

Dialogs geschätzt werden. Dabei werden wiederkehrende Besucher nicht mehrfach gezählt. Im Falle des Online-Dialogs „Ludwigshafen diskutiert“ waren dies während der aktiven Dialoglaufzeit fast 10.000 individuelle Besuchende (9.787).

Aktiv am Online-Dialog beteiligten sich 642 registrierte Personen sowie eine darüber hinaus nicht bezifferbare Anzahl von Personen, die einen Hinweis oder Kommentar als „Gast“ ohne sich dabei auf der Plattform zu registrieren.

In welcher Weise Bürgerinnen und Bürger von mehreren Angeboten parallel Gebrauch machten, ist nicht zu ermitteln – teilweise machten die Besuchenden des vierten Bürgerforums hierzu jedoch Angaben (vgl. das folgende Kapitel).

5.2. Soziodemographische Angaben

Es ist möglich, detailliertere Aussagen über einen Teil der Teilnehmenden – und damit näherungsweise die mit der Öffentlichkeitsbeteiligung erreichten Personen – zu treffen:

Online war es möglich, sich einen Benutzerzugang zuzulegen, um die einzelnen Straßenvarianten nach Blickwinkeln zu bewerten. Mit der Registrierung konnten die Teilnehmenden freiwillig Angaben zu Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss und Hintergrund der Beteiligung machen. Lediglich die Angabe zum Wohnort war verpflichtend. Dies erlaubt eine Einordnung der Diskutierenden hinsichtlich dieser Kriterien.

Beim vierten Bürgerforum am 5. Februar 2014 wurden die Teilnehmenden ebenfalls freiwillig um einige Angaben zu ihrer Person gebeten. Per TED-Abstimmung konnten sie Angaben machen zu ihrem Wohnort, Geschlecht und der Teilnahme an den anderen angebotenen Beteiligungsformaten.

Diese Angaben ermöglichen einen differenzierten Blick auf die Frage, wer sich am Dialog beteiligt hat, der im Folgenden vorgestellt wird.

Teilnehmende nach Wohnort

Die Frage nach dem Wohnort war bei einer Registrierung auf der Onlineplattform eine Pflichtangabe, daher haben hier alle 642 registrierten Teilnehmenden eine Angabe gemacht. Dazu kommen die Angaben von 298 Besuchenden des vierten Bürgerforums.

Die Bürgerinnen und Bürger, die auf diese Weise eine Aussage zu ihrem Wohnort gemacht haben, kommen weit überwiegend direkt aus Ludwigshafen. Dabei gab es wenig Unterschiede zwischen den Formaten „Online-Beteiligung“ und „Bürgerforum“. Jeweils über achtzig Prozent gaben an, in Ludwigshafen zu wohnen, jeweils um die zehn Prozent gaben an, nicht in Ludwigshafen zu wohnen bzw. zwar nicht dort zu wohnen, jedoch in Ludwigshafen zu arbeiten.

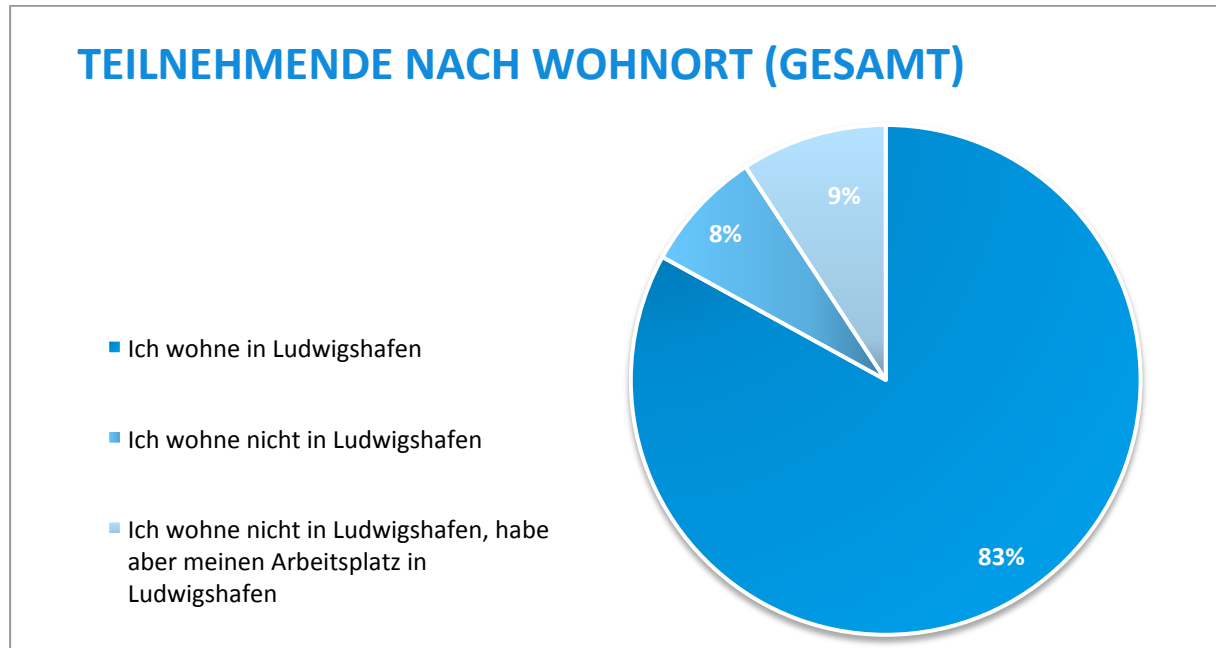


Abb. 61: Teilnehmende aller Formate nach Wohnort (N= 918 Angaben), Teilnehmende, die keine Angaben gemacht haben, sind hier unberücksichtigt

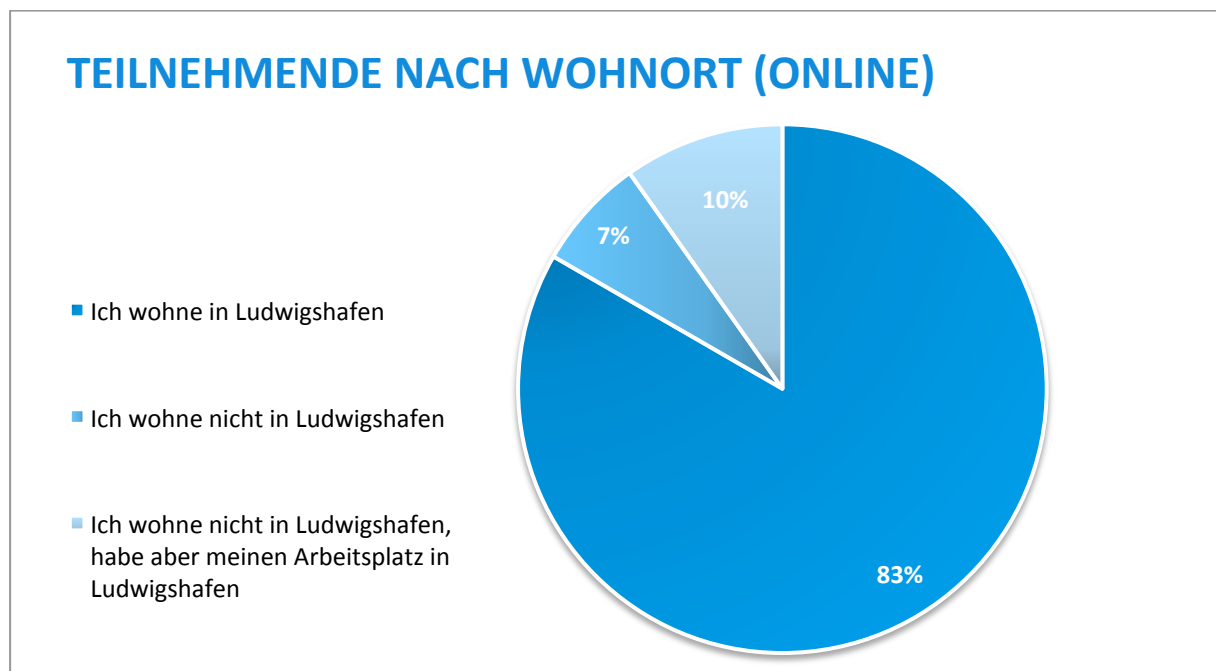


Abb. 62: Teilnehmende des Onlinedialogs nach Wohnort (N= 642 Angaben)

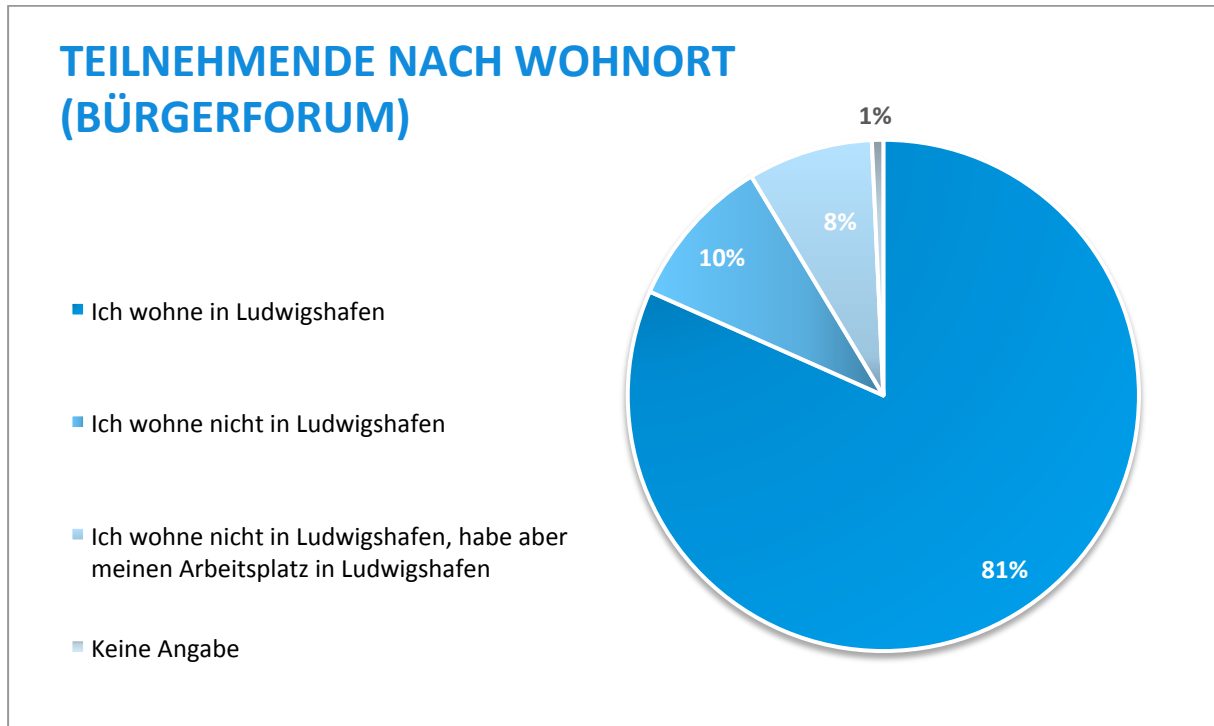


Abb. 63: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Wohnort (N= 298 Angaben)

Teilnehmende nach Geschlecht

Freiwillige Angaben zu ihrem Geschlecht haben online 577 von 642 registrierten Personen gemacht sowie vor Ort beim vierten Bürgerforum 271 von 278 antwortende Personen.

Ein Großteil dieser Teilnehmenden (sowohl online als auch vor Ort) waren Männer: Online gaben über siebzig Prozent derjenigen, die eine Angabe machten, an, dass sie männlich, knapp 25 Prozent, dass sie weiblich seien. Vor Ort betrug das Verhältnis nahezu zwei Drittel Männer zu einem Drittel Frauen.

Es ist durchaus üblich in Beteiligungsverfahren, dass Männer etwas mehr vertreten sind, in diesem Fall ist der Unterschied jedoch bemerkenswert groß.

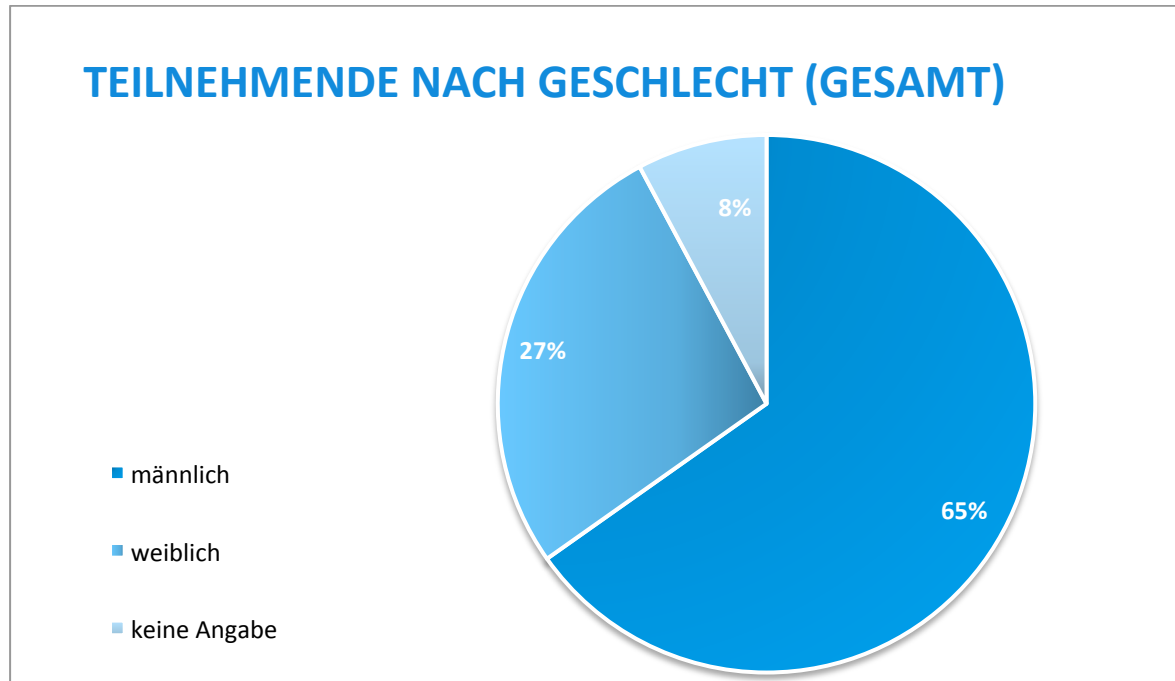


Abb. 64: Teilnehmende aller Formate nach Geschlecht (N= 829 Angaben)

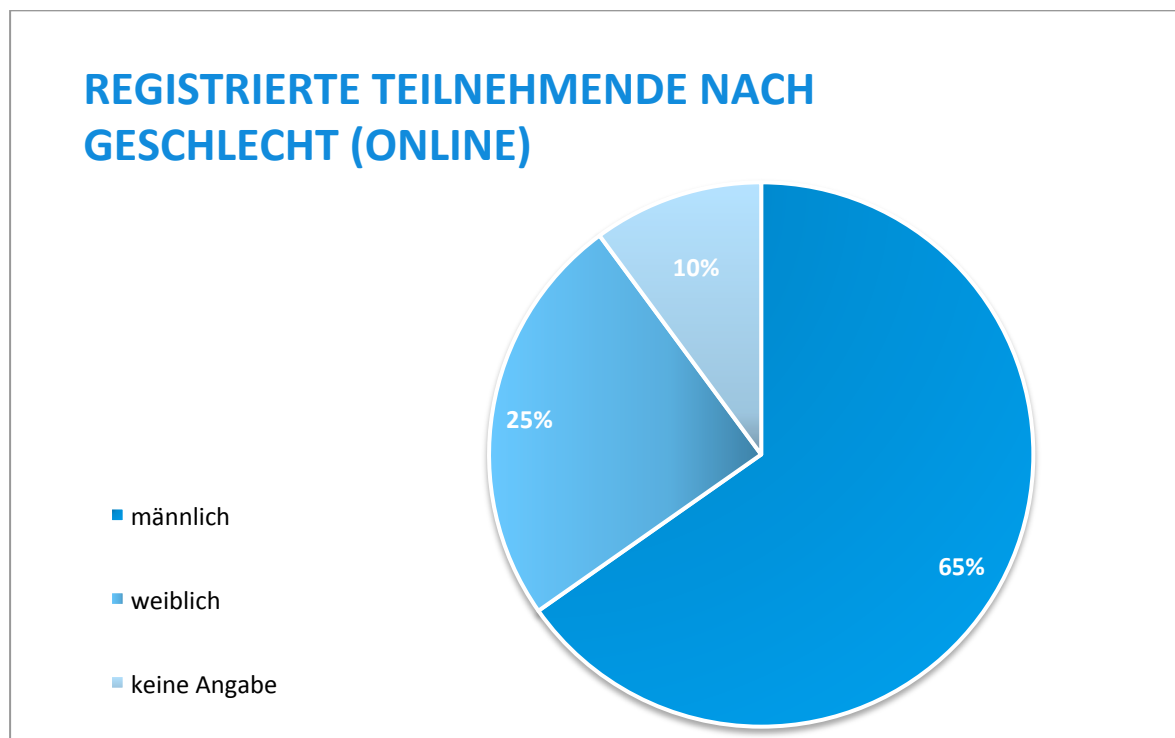


Abb. 65: Registrierte Teilnehmende der Onlinedialogs nach Geschlecht (N= 642 Angaben)

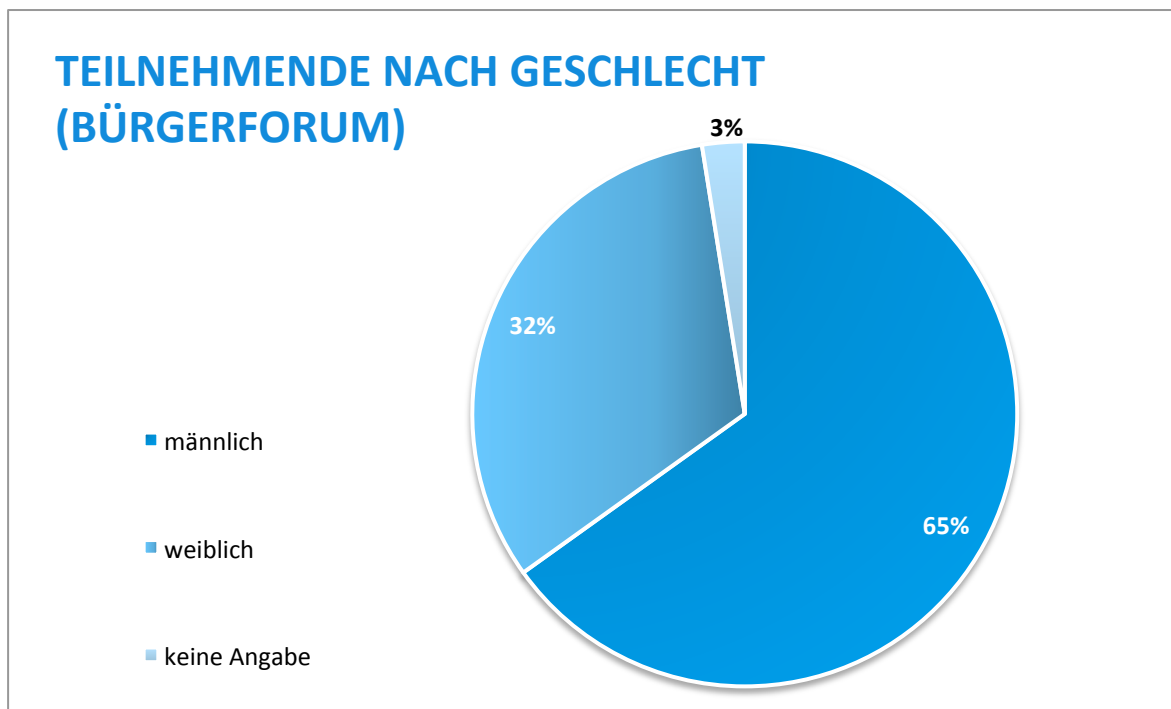


Abb. 66: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Geschlecht (N= 278 Angaben)

Teilnehmende nach Altersstufen

Das Alter wurde nur auf der Onlineplattform – als freiwillige Angabe – abgefragt. 549 von 642 registrierten Teilnehmenden machten hierzu eine Angabe.

Die am häufigsten angegebenen Altersgruppen sind dabei „von 50 – 59 Jahren“ (167 Angaben) und „40 – 49 Jahren“ (134 Angaben).

Die zu beobachtende Alterspyramide mit einem Höhepunkt in den mittleren Jahrgängen ist üblich für Beteiligungsverfahren, zumeist liegt der Schwerpunkt dann in der Altersgruppe „40 – 49 Jahre“.

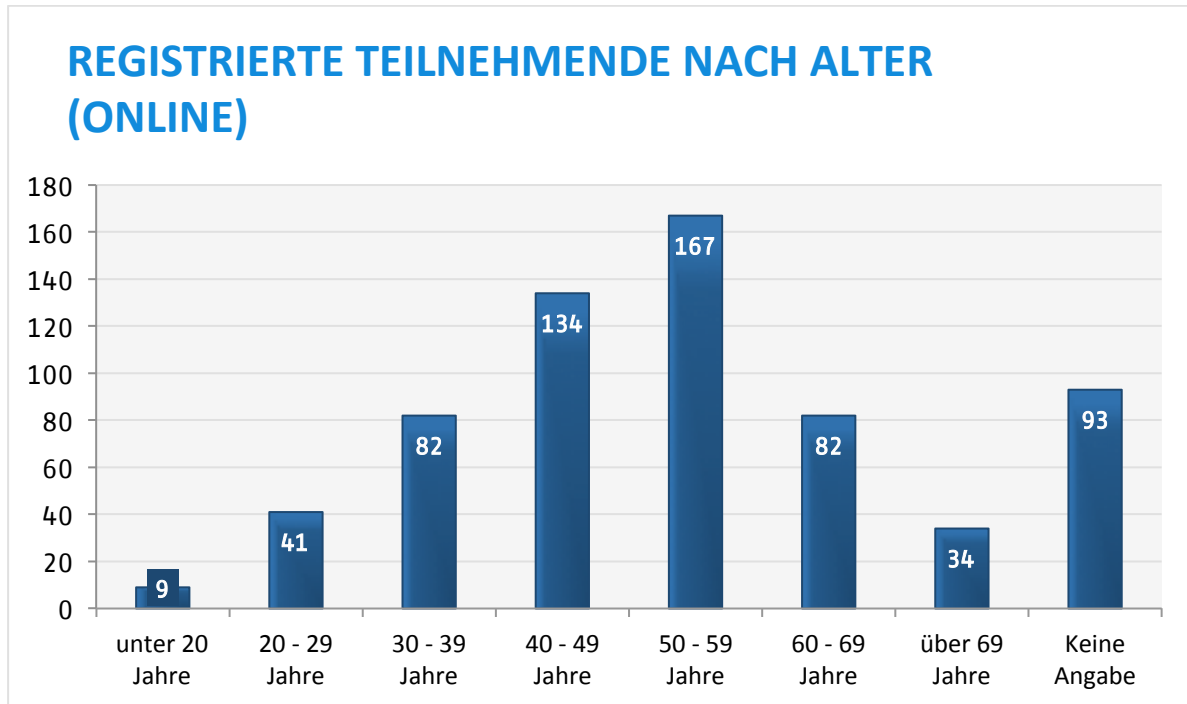


Abb. 67: Registrierte Teilnehmende der Onlinedialogs nach Alter (N = 642 Angaben)

Teilnehmende nach Bildungsabschluss

Der höchste Bildungsabschluss wurde nur auf der Onlineplattform – als freiwillige Angabe – abgefragt. 558 von 642 Teilnehmenden machten hierzu eine Angabe.

Ein Großteil (über fünfzig Prozent aller Antwortenden) gab dabei an, entweder über einen Hochschul- oder einen Fachhochschulabschluss zu verfügen.

Diese Tendenz zu hohen Bildungsabschlüssen ist auch aus anderen Beteiligungsverfahren bekannt, dennoch ist dieser Anteil bei „Ludwigshafen diskutiert“ besonders hoch.

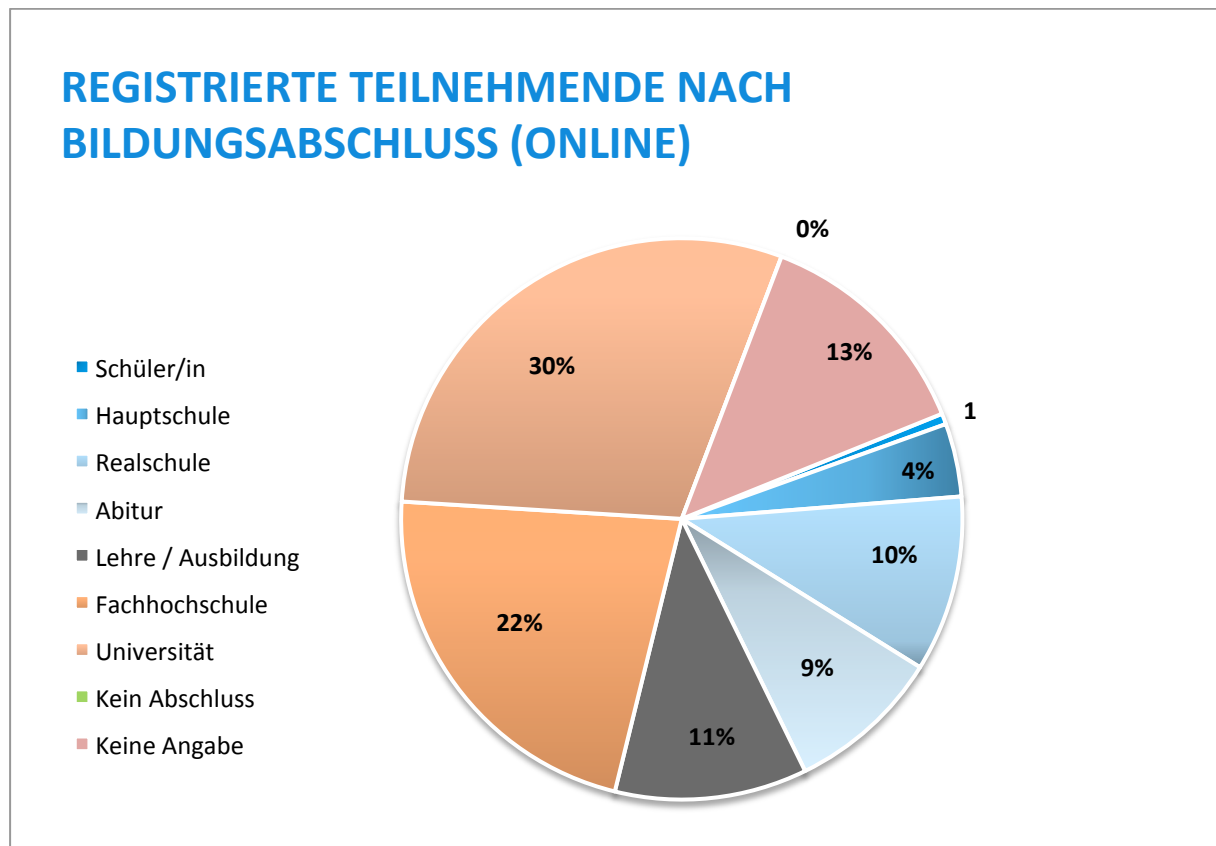


Abb. 68: Registrierte Teilnehmende des Onlinedialogs nach Bildungsabschluss (N = 642)

Teilnehmende nach Hintergrund

(Nur) auf der Onlineplattform wurde – als freiwillige Angabe – nach dem persönlichen Hintergrund der Beteiligung gefragt. 562 von 642 Teilnehmenden machten hierzu eine Angabe.

Fast alle Teilnehmenden (96 Prozent), die sich hierzu äußerten, gaben an, sich vor allem als Bürgerin bzw. Bürger einzubringen. Wenige gaben als Hintergrund ihrer Beteiligung die Zugehörigkeit zu Verwaltung oder Politik, einer Organisation oder zum Wissenschaftsbetrieb an.

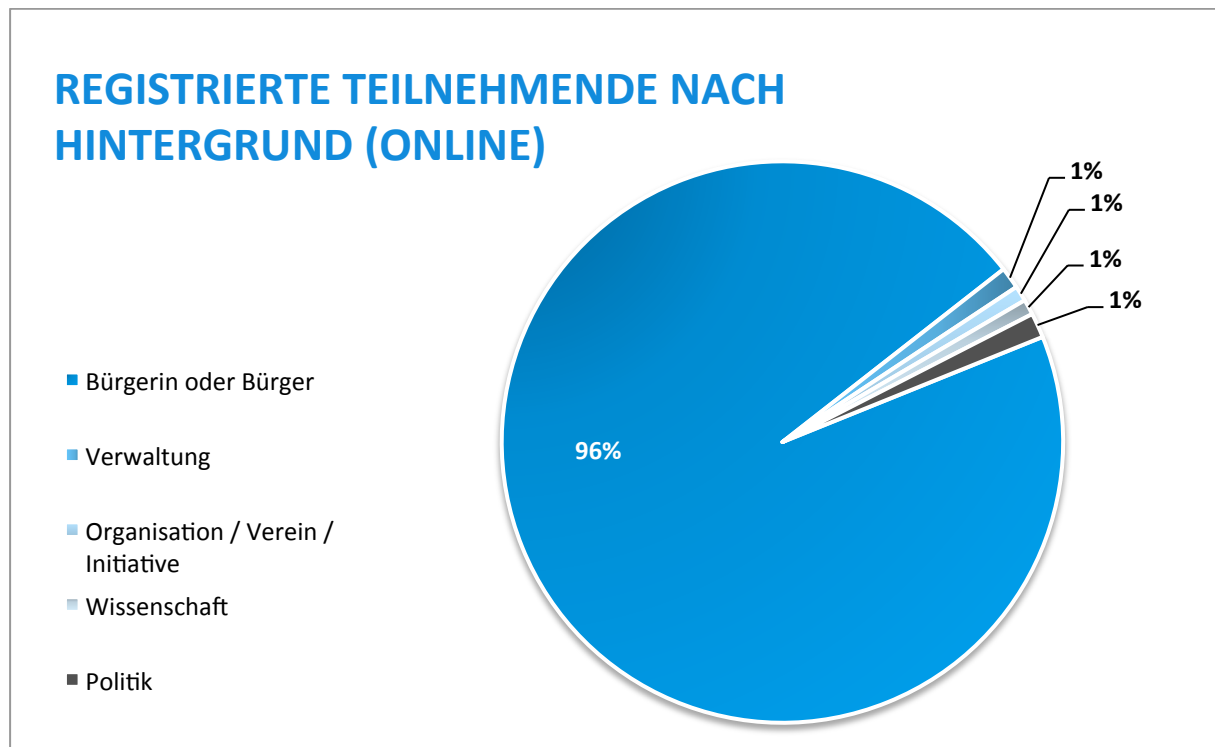


Abb. 69: Registrierte Teilnehmende des Onlinedialogs nach Hintergrund (N = 562)

Teilnehmende nach Beteiligungsformaten

Auf dem vierten Bürgerforum am 5. Februar 2012 wurden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger gefragt, ob und welche anderen Formate der Bürgerbeteiligung sie im Rahmen von „Ludwigshafen diskutiert“ bis zu diesem Zeitpunkt genutzt haben.

Über die Hälfte gab dabei an, dass sie bereits ein vorheriges Bürgerforum besucht habe. Ebenfalls knapp die Hälfte hatte bis zu diesem Zeitpunkt die Webseite der Online-Beteiligung besucht. Elf Prozent haben an einen der angebotenen Spaziergänge unter der Hochstraße teilgenommen. Zwei Prozent gaben an, den Fragebogen aus der neuenLu ausgefüllt an die Stadt geschickt zu haben.

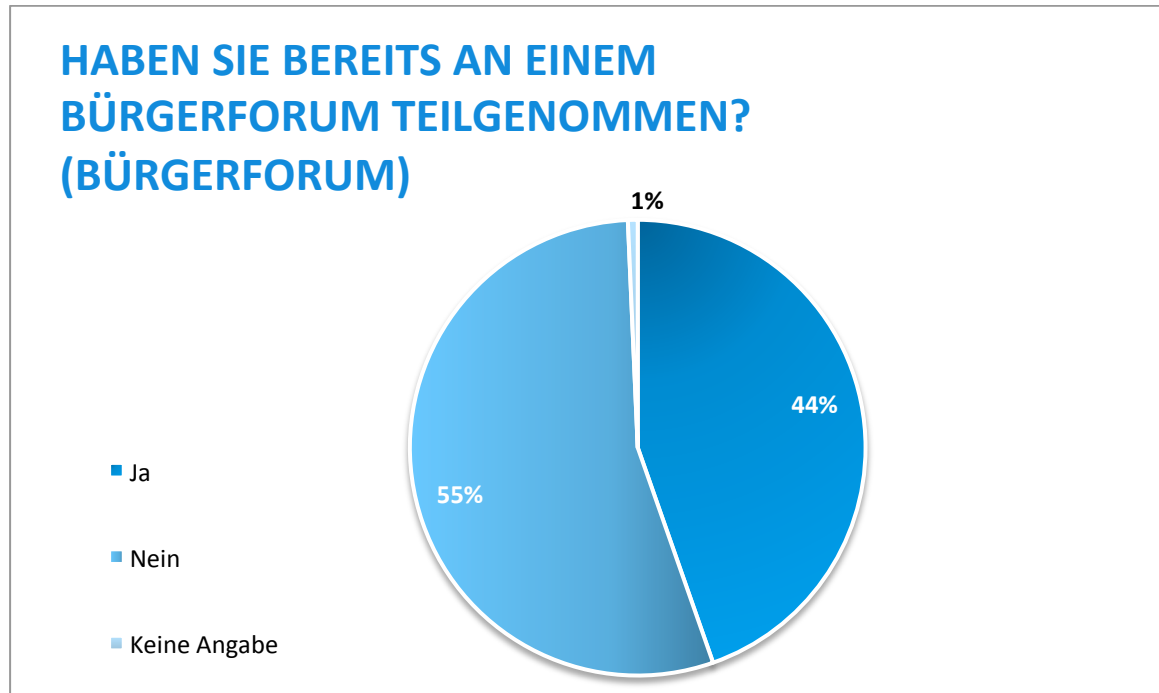


Abb. 70: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Teilnahme an bisherigen Bürgerforen (N = 289)

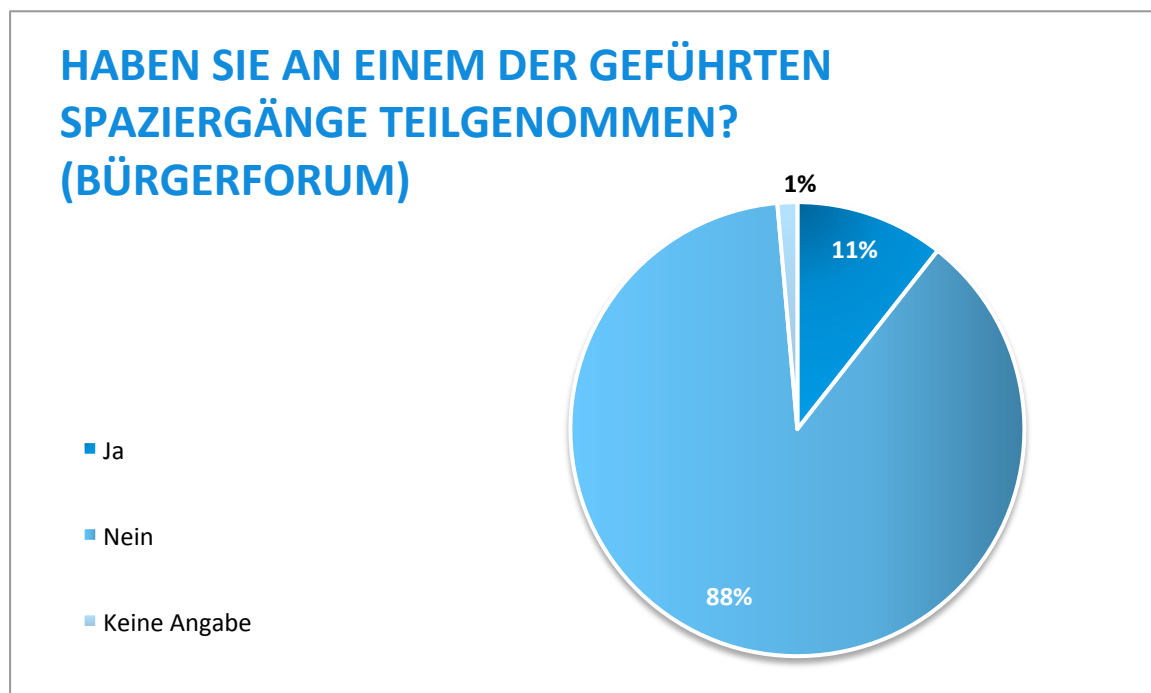


Abb. 71: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Teilnahme an den angebotenen Spaziergängen (N = 283)

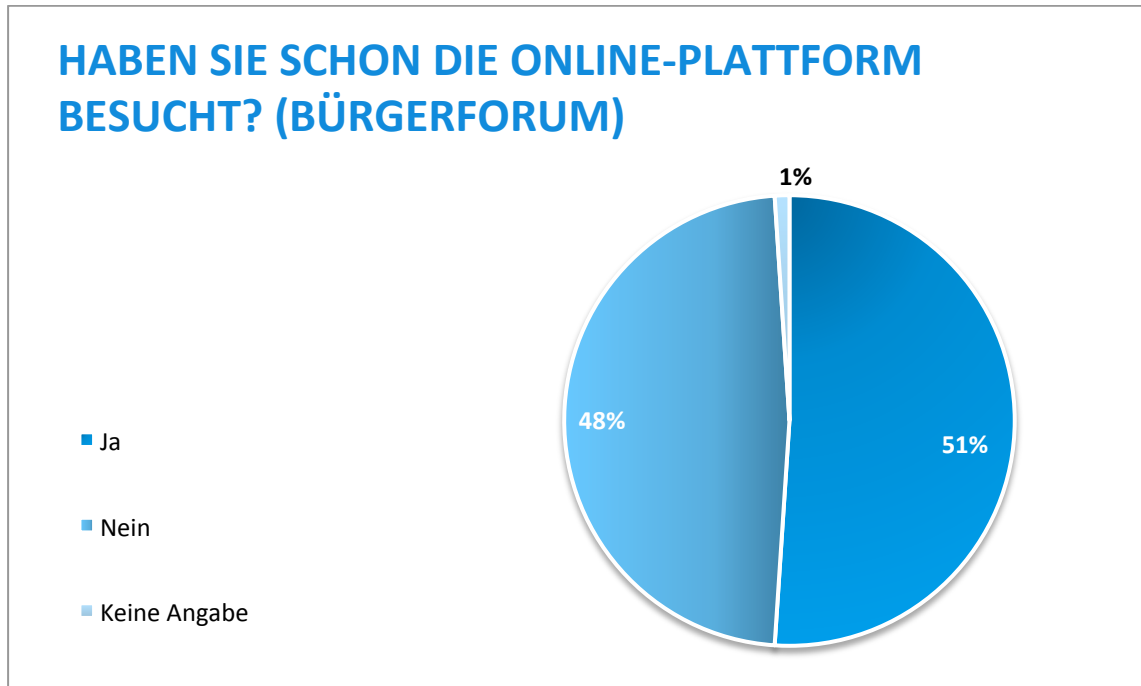


Abb. 72: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach vorherigem Besuch der Onlineplattform (N = 286)

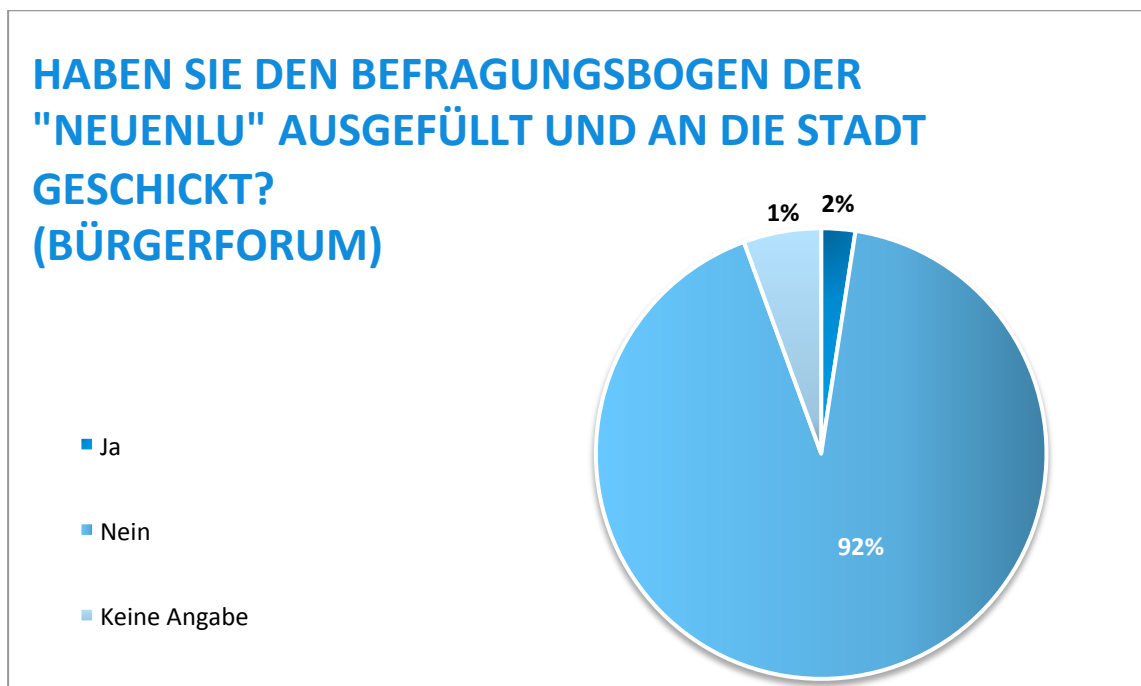


Abb. 73: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Rücksendung des Befragungsbogens (N = 287)

6. Fragen, Lob und Kritik zum Verfahren

Die Stadtverwaltung als Initiatorin der Öffentlichkeitsbeteiligung legte von Anfang an Wert darauf, die Bürgerbeteiligung als lernenden Prozess zu verstehen. Sowohl online als auch vor Ort war es deshalb möglich unmittelbar und öffentlich sichtbar Fragen zu stellen oder Rückmeldung zum Verfahren zu geben.

Vor Ort wurden hierfür während der Bürgerforen Feedbackwände aufgestellt, auf denen die Hinweise der Teilnehmenden gesammelt wurden. Darüber hinaus wurde die Zufriedenheit der Teilnehmenden mit der Veranstaltung zu Ende des vierten Bürgerforums per TED-Abstimmung abgefragt.

Online konnten sich die Teilnehmenden während der moderierten Online-Diskussion im eigens eingerichteten Bereich „Fragen, Lob und Kritik“ öffentlich lobend oder kritisch zum Bürgerdialog an sich äußern und sich mit Fragen an die Moderatorinnen und Moderatoren wenden. Aber auch in der Diskussion machten die Teilnehmenden immer wieder Hinweise zu einzelnen Aspekten der Beteiligung sowie dem Beteiligungsangebot als Ganzes.

Auch Beiträge aus den Diskussionsforen des Online-Dialogs, der Bürgerforen und aus dem Fragebogen der NeuenLU wurden für die unten stehende Bewertung des Beteiligungsverfahrens herangezogen. Die Auswertung dieser Hinweise ist besonders für zukünftige Bürgerbeteiligungen wertvoll.

In den folgenden Darstellungen sollen vor allem die Themenschwerpunkte des positiven und negativen Feedbacks der Teilnehmenden herausgearbeitet werden. Es ist dabei keine zahlenmäßige Gewichtung der Inhalte vorgenommen worden.

Insgesamt wurde das umfassende Angebot der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Öffentlichkeit positiv aufgenommen, was sich zum einen an dem hohen Interesse und der jeweils großen Beteiligung an den einzelnen Beteiligungsformaten zeigte. Auch das überwiegend konstruktive Diskussionsklima auf der Onlineplattform und den Vor-Ort-Veranstaltungen unterstreicht, dass das Verfahren insgesamt wohlwollend und als Gelegenheit zum sachlichen Austausch mehrheitlich gut aufgenommen wurde. Eindrücklich bestätigt dies auch die Bewertung, die die Teilnehmenden des vierten Bürgerforums am Ende des Abends für die Veranstaltung vergaben: Zusammen über 84 Prozent der Teilnehmenden bewertete die Veranstaltung als „sehr gut“ oder „eher gut“.

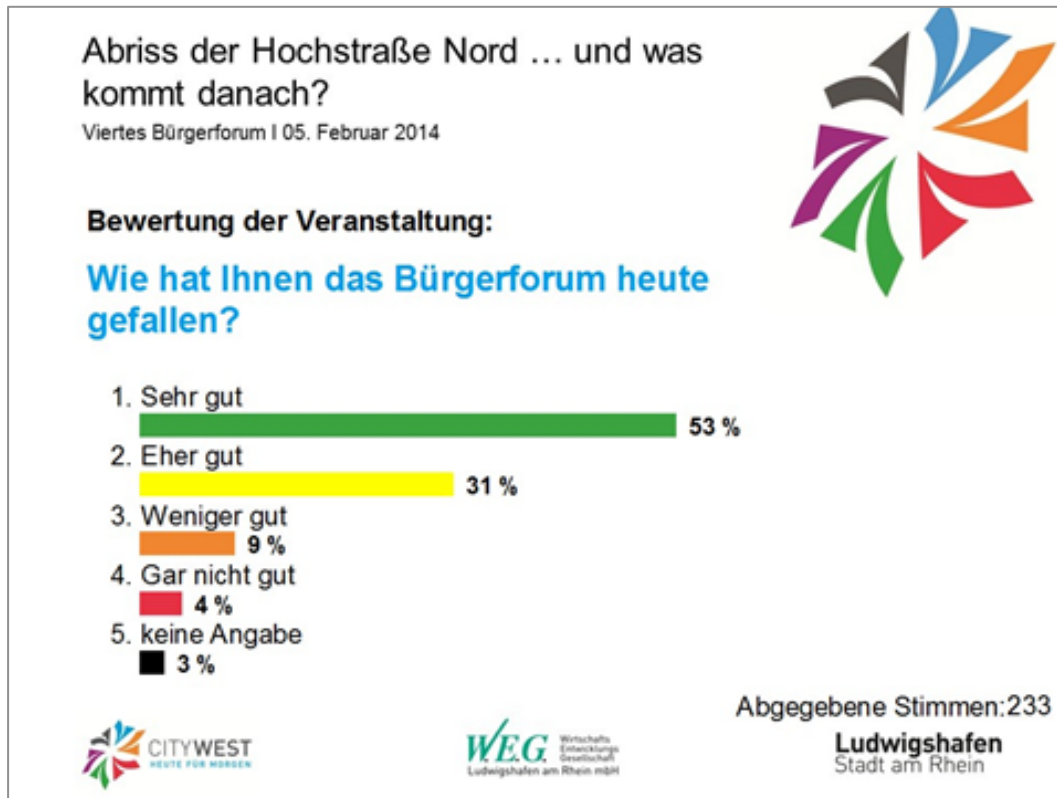


Abb. 74: Ergebnisse der Bewertung des vierten Bürgerforums per TED-Abstimmung durch die Teilnehmenden (N = 233)

All dies kann die Stadt Ludwigshafen verbuchen als Bestätigung für einen gelungenen Auftaktes und zugleich als Ansporn für den weiteren Informations- und Beteiligungsprozesses, der die kommenden Jahre des Planens und Bauens begleiten wird.

Betrachtet man die eingegangenen Rückmeldungen genauer, erhält man folgendes Bild:

Lobende Äußerungen der Teilnehmenden bezogen sich vor allem auf die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an sich, z.B. die Möglichkeit sich auf transparente Weise untereinander auszutauschen, aber auch auf die umfassende Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt. Die übersichtliche und zeitgemäße Aufmachung der Online-Plattform fand ebenfalls Erwähnung, hier vor allem die Illustrationen der verschiedenen Varianten wie die Bildmodelle oder Computergrafiken.

Kritische Äußerungen waren bezogen sich auf unterschiedlichste Sachverhalte: Ein Punkt sprach beispielsweise weitere Formen der Beteiligung an, die über ein rein konsultatives Verfahren der Bürgerbefragung, wie die aktuelle Bewertung der vorgelegten Varianten, hinausgehen. Es wurden in diesem Zusammenhang verbindliche Bürgerentscheide, Betroffenen-Beiräte sowie Ideenforen z.B. zu Entwicklungschancen von Ludwigshafen als Vorschläge vorgebracht oder gefragt, wie oder ob denn die direkten Anwohner und Gewerbetreibenden im Umfeld der Hochstraße noch gesondert beteiligt würden. In anderen Beiträgen wurde gewünscht, auf der einen Seite

insbesondere Pendler, auf der anderen Seite Anwohner/innen der Hochstraße stärker einbezogen werden oder auch Gewerbetreibende sowie gezielt ältere Menschen.

Die Fortführung des Beteiligungsprozesses in Form von transparenter Berichterstattung über die Grundstücksentwicklung und das Angebot von mehr Spaziergängen war dabei ebenfalls ein Wunsch.

Mehrfach wurde Kritik dahingehend geäußert, dass in den Variantenbeschreibungen die Stadtstraßen tendenziell positiver dargestellt würden. Auch würde in der Berichtserstattung der Presse, den Stadtpaziergängen und bei den Bürgerforen bereits eine Präferenz von Stadtverwaltung und Politik ersichtlich. In einigen Beiträgen wurde die Vermutung geäußert, eine Entscheidung sei bereits gefallen und würde sich lediglich auf den wahrscheinlichen Kostenvorteil beschränken. Einige Teilnehmende hinterfragten in diesem Zusammenhang auch wesentliche planerische Aussagen beispielsweise zu den Kosten oder Leistungsfähigkeit der Straßen. Zudem fordern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitunter, dass anonyme Beteiligungen nicht möglich sein sollte. Hierzu folgten mehrfach Dispute mit anderen Teilnehmenden.

Die Arbeit der Moderation wurde in diesem Zusammenhang insbesondere von einem Teilnehmenden als parteiisch kritisiert.

Von einigen Teilnehmenden kamen Hinweise zu technischen Aspekten der Onlineplattform sowie Wünsche für zusätzliche oder andere Funktionen. Es wurde außerdem der Wunsch geäußert, die Votings für die einzelnen Varianten während des Verfahrens öffentlich sichtbar zu machen. Generell sollte die Transparenz des Verfahrens weiterhin gewährleistet bleiben, zum Beispiel durch Live-Übertragungen der Stadtratssitzungen.

Unten stehend einige beispielhafte Ausschnitte aus den Rückmeldungen der Teilnehmenden:

”

„Wir Bürger können stolz sein auf unsere Stadt, wo gibt es noch so eine super Möglichkeit der Bürgerinformation und -beteiligung? Wie auch immer die Entscheidung des Neubaus aussehen wird, wir Ludwigshafener Bürger tragen maßgeblich zum positiven Image unserer Stadt bei, indem wir Mitdiskutieren und vor allem zu unserer Stadt stehen! Ein Lob an alle Macher, weiter so!“

”

„Ein Lob an die Gestalter dieser tollen Internetseite. Sie ist übersichtlich, ansprechend, informativ und umfassend! Herzlichen Dank dafür!“

”

„Ich würde mir Wünschen, daß die Bürger aus LU per Wahl über die künftige Variante entscheiden und nicht die Stadtverwaltung.“

”

„Es ist schade, dass manche Beiträge in den Foren, aber mittlerweile auch in

den Parteien auf das Niveau abrutschen, das Wissen von erfahrenen Planungsbüros anzuzweifeln. Wer mit seriöser Absicht die Bibliothek anschaut, wer die beteiligten Büros einmal im Netz aufsucht erkennt, mit welchem Wissen, welchem Aufwand und welcher Erfahrung gearbeitet wurde.“

” *Es ist schon ein gewaltiger Fortschritt, dass Bürger zu diesem Projekt befragt werden aber in Hinblick auf die Entscheidung durch ein paar (auch interessengesteuerte) Stadträtinnen und Stadträte doch noch ein mickriger Schritt! Es ist endlich an der Zeit, dass solche Sachentscheidungen von allen Bürgern mitentschieden und getragen werden.*

” *„Für was haben wir Stadtbere gewählt, die sich nicht konkret und souverain der Aufgabe stellen, sondern scheinbar hilflos und untauglich versuchen ihre Verantwortung zurückzudeligieren?“*

” *„Ich finde aber sämtliche Darstellungen in Presse, bei Hochstraßen-Rundgängen u.ä. sehr vorgefärbt in Richtung dieser wohl von allen präferierten Alternative.“*

” *„Liebe Moderatorinnen und Moderatoren, ich möchte Ihnen nur ganz kurz sagen, dass ich die Art, wie Sie diese Möglichkeit zur Bürgerbeteiligung auf die Beine gestellt haben und gestalten, ganz großartig finde! Etwas Vergleichbares habe ich noch nie erlebt - toll! Vielen Dank dafür!“*

” *„Schön, dass die Bürger beteiligt werden, schön, dass das 3. Bürgerforum so gut besucht war - weiter so !“*

” *Wenn wir eins aus unserer Vergangenheit gelernt haben sollten, dann das es unser Recht, ja vielmehr unsere Pflicht ist "Parolen" egal aus welchem noch so prominenten Mund zu hinterfragen, deshalb nochmal die Aufforderung an die Politik: Lasst bitte die Notwendigkeit unabhängig der jetzigen Beteiligten (auch unabhängig der Stadtverwaltung) prüfen. Lasst auch bitte einen Sanierungsvorschlag mit Kostenschätzung aufstellen. Lasst euch bitte beweisen, dass ein ein Abriss unumgänglich ist.*

” *“Wenn man die aktuellen Beiträge liest erschöpft es sich meistens in mehr oder weniger persönlichen, wenig sachlichen Auseinandersetzungen. Insofern: Die Plattform war super, aber jetzt ist die Zeit zum Abschalten und Auswerten gekommen !“*

” *“Kennen Sie bereits den genauen Termin der öffentlichen Sitzung "Abstimmung über das Projekt" ? - Überlegenswert wäre es, einen Live-Stream anzubieten, da sicher viele Bürger dies zeitnah mitverfolgen möchten“*

” *“Ich fände es gut, wenn nach Schließung des Forums heute abend zumindest diese Rubrik (Fragen) weiterhin geöffnet bleibt und gestellte Fragen an die Stadtverwaltung weiterhin beantwortet werden.“*

ANHANG

Zeitungsartikel

In der Einleitung zu Kapitel 4 wurde auf zwei Zeitungsartikel hingewiesen, die Medienaktionen dokumentieren, welche an das Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung angelehnt waren. Dies ist zum einen ein Artikel aus der Rheinpfalz vom 15. Februar 2014 und eine kurze Notiz aus dem Mannheimer Morgen vom 07. Februar 2014.

Mehrheit für lange Stadtstraße

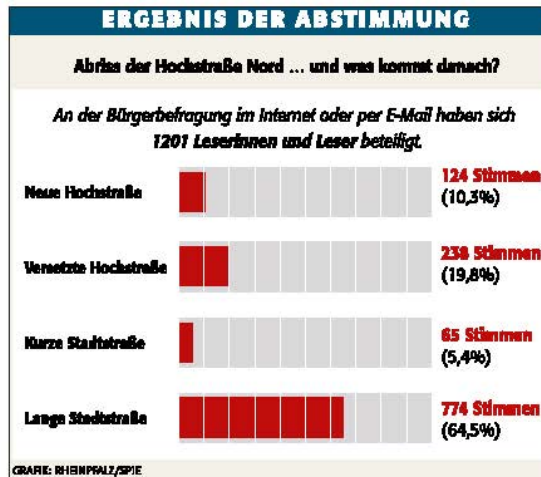
Das Meinungsbild ist eindeutig: Fast 65 Prozent der 1 201 Teilnehmer einer RHEINPFALZ-Abstimmung zur Hochstraße Nord wünschen sich eine „lange Stadtstraße“ als Ersatz für die marode Trasse. Welche der vier möglichen Varianten letztlich den Vorzug erhält, entscheidet der Stadtrat am 24. März.

VON STEFFEN GIERESCHER

„Dieses Ergebnis ist zwar nicht repräsentativ, aber es zeigt das große Interesse an dem Projekt und deckt sich mit der Erfahrung, die wir auf unserer Online-Plattform gemacht haben“, kommentiert Oberbürgermeisterin Eva Lohse (CDU) das Votum. Von Donnerstag bis gestern um 15 Uhr konnten sich Leser im Internet sowie per E-Mail für eine der Varianten entscheiden. Mit knapp 20 Prozent Zustimmung landet die „versetzte Hochstraße“ auf Rang zwei in der Gunst der Teilnehmer vor einer „neuen Hochstraße“ (10,3) und einer „kurzen Stadtstraße“ (5,4). „Dieses Resultat wird in die Entscheidung des Stadtrats einfließen“, sagt Lohse. Und ergänzt: Inzwischen sei eine klare Tendenz hin zur langen Stadtstraße erkennbar.

Lohse zufolge endet der seit 20. Januar laufende Prozess der Bürgerbeteiligung nach einem Monat definitiv am Donnerstag. Bisher wurde die Internetseite zum Thema (ludwigshafen-diskutiert.de) 125.000 Mal angeklickt, 9000 Besucher haben 1700 Kommentare und 1200 Bewertungen zu dem ab 2018 geplanten Hochstraßenabriss hinterlassen. „Da sind bemerkenswerte Anregungen dabei, die wir berücksichtigen werden“, versichert Lohse. Nun sei die Zeit reif für eine Entscheidung. „Jeder hatte die Gelegenheit, sich umfassend zu informieren. Wir können das mit den vier Varianten schon allein aus Kostengründen nicht mehr weiter vorantreiben.“

Zu den vier Bürgerforen kamen rund 1800 Gäste, die Spaziergänge unterhalb der stark beschädigten Trasse sind komplett ausgebucht. Sie verbindet die A 650 auf einer Länge von 1,8 Kilometern mit der Kurt-Schumacher-Brücke und ist eine zentrale Verkehrsader in der Region. Täglich passieren sie über 40.000 Fahrzeuge.



Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens folgt die Analyse durch die Firma ZebraLog, die von der Verwaltung für über 100.000 Euro mit der Moderation beauftragt worden ist. Eine Woche vor der entscheidenden Stadtratssitzung soll die Auswertung der Öffentlichkeit vorgestellt werden, skizziert Lohse das weitere Prozedere. Bis dahin will sich auch die Rathaus-Koalition aus SPD und CDU auf eine Variante festlegen. Die Liberalen haben sich bereits für eine versetzte Hochstraße ausgesprochen, die Grünen für eine lange Stadtstraße – die billigste Variante mit der kürzesten Bauzeit und den geringsten Unterhaltskosten (siehe „Zur Sache“).

Finanzierung: OB Lohse hat Bundesminister Dobrindt bereits eingeladen.



Blick aus der Vogelperspektive: So würde die lange Stadtstraße verlaufen – 860 Meter lang, ebenerdig zwischen Lorientallee und Rheinuferstraße. In diesem Entwurf ist eine mögliche Bebauung „City West“ – die weißen Gebäude am Rande – bereits integriert.

ILLUSTRATION: STADTVERWALTUNG

Ist das politische Votum für eine Vorzugsvariante gefallen, konzentrieren sich die Planer der Ingenieurgemeinschaft B 44 auf deren detaillierte Ausgestaltung. Erst dann richtet sich der Blick nach Mainz und Berlin. Zwar stehen die finanziellen Zusagen von Land und Bund, konkrete Summen liegen aber nicht auf dem Tisch. „Ich habe Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereits angeschrieben und eingeladen. Auch mit Verantwortlichen der Landesregierung habe ich gesprochen“, berichtet Lohse. Allein könne Ludwigshafen das Vorhaben nicht stemmen. Acht Millionen Euro hat die Stadt schon für Fangnetze, andere Sicherheitsvorkehrungen und Reparaturen ausgegeben. Mindestens weitere 267 bis 333 Millionen Euro werden unterm Strich hinzukommen. Je nachdem, welche Variante den Zuschlag erhält.

EINWURF

ZUM WEITERLESEN

Blickpunkt zur Hochstraße: Lokalseite 4

Abb. 75: Artikel aus der Rheinpfalz (15.02.2014)

Morgenweb: 52 Prozent
für lange Stadtstraße

Ebenerdige Variante vorn

Die Bürgerbeteiligung ist noch nicht abgeschlossen, noch zwei Wochen lang können alle Interessierten ihre Meinung äußern, wie es nach dem Abriss der maroden Hochstraße Nord weitergehen soll. Doch ein Trend ist bereits zu erkennen, zumindest bei der nicht-repräsentativen Umfrage im morgenweb, der Internetseite des „Mannheimer Morgen“. Dort haben in den vergangenen zweieinhalb Wochen zahlreiche Leser ihre Lieblingsvariante angeklickt – und mehr als die Hälfte hat sich für eine lange, ebenerdige Stadtstraße entschieden.

Bis gestern Abend konnte diese Form einer Ersatzstraße für die Verbindung der Kurt-Schumacher-Brücke mit der A 650 Richtung Bad Dürkheim 52 Prozent aller Stimmen auf sich vereinen. Auf Rangzwei landete mit 27 Prozent die Variante einer Hochstraße, die in gleicher Form wiederaufgebaut wird. 11 Prozent der Teilnehmer sprachen sich für eine leicht nach Süden versetzte Hochstraße aus. Auf dem letzten Platz landete mit 10 Prozent eine kurze, ebenerdige Straße. *mig*

Abb. 76: Artikel aus dem Mannheimer Morgen (07.02.2014)

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Überblick über den zeitlichen Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	9
Abb. 2:	Startseite von www.ludwigshafen-diskutiert.de	10
Abb. 3:	Ansicht der thematischen Übersichtsseite des Diskussionsbereichs	11
Abb. 4:	Ansicht der Diskussionsseite zum Blickwinkel „Verkehr“ (Ausschnitt)	12
Abb. 5:	Weitere Detailansichten der Diskussionsseite zum Blickwinkel „Verkehr“ (Ausschnitte)	13
Abb. 6:	Übersichtsseite des Informationsbereichs	14
Abb. 7:	Ansicht der Informationsseite zur Variante „Hochstraße versetzt“ (Ausschnitt)	15
Abb. 8:	Ansichten für den FAQ-Bereich und die Bibliothek (jeweils in Ausschnitten).....	16
Abb. 9:	Ansicht des Fragen, Lob & Kritik-Bereichs (Ausschnitt)	17
Abb. 10:	OB Dr. Eva Lohse begrüßt die Gäste	18
Abb. 11:	Nachfragen aus dem Publikum.....	18
Abb. 12:	Fachingenieure im Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern	19
Abb. 13:	Ausstellung „Abriss der Hochstraße ... und was passiert danach?“	19
Abb. 14:	Impressionen vom vierten Bürgerforum	20
Abb. 15:	Bürgerinnen und Bürger in der Diskussion miteinander	20
Abb. 16:	TED-Abstimmungsgerät und handgeschriebene Argumentationskarten	20
Abb. 17:	Ausstellung und Visualisierung der Varianten	20
Abb. 18:	Impressionen von einem Spaziergang am 08.02.2014	21
Abb. 19:	Impressionen von einem Spaziergang am 08.02.2014	21
Abb. 20:	Impressionen von einem Spaziergang am 05.02.2014	21
Abb. 21:	Impressionen von einem Spaziergang am 05.02.2014	21
Abb. 22:	Beispiele der Plakatierung im Stadtgebiet zur Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung	22
Abb. 23:	Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 637 Bewertungen)	30
Abb. 24:	Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 272 Bewertungen; Bürgerforum N = 221 Bewertungen; Fragebogen N = 144 Bewertungen)	30
Abb. 25:	Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Bauzeiten	31
Abb. 26:	Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Bauzeiten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 605 Bewertungen)	32
Abb. 27:	Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 269 Bewertungen; Bürgerforum N = 211 Bewertungen; Fragebogen N = 125 Bewertungen)	33

Abb. 28: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 641 Bewertungen)	37
Abb. 29: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 249 Bewertungen; Bürgerforum N = 249 Bewertungen; Fragebogen N = 143 Bewertungen)	37
Abb. 30: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Entwicklungschancen	38
Abb. 31: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Entwicklungschancen über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 781 Bewertungen)	39
Abb. 32: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 417 Bewertungen; Bürgerforum N = 119 Bewertungen; Fragebogen N = 245 Bewertungen)	39
Abb. 33: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 624 Bewertungen)	44
Abb. 34: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 251 Bewertungen; Bürgerforum N = 224 Bewertungen; Fragebogen N = 149 Bewertungen)	44
Abb. 35: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Kosten	45
Abb. 36: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Kosten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 605 Bewertungen)	46
Abb. 37: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 269 Bewertungen; Bürgerforum N = 211 Bewertungen; Fragebogen N = 125 Bewertungen)	46
Abb. 38: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 487 Bewertungen)	52
Abb. 39: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 157 Bewertungen; Bürgerforum N = 186 Bewertungen; Fragebogen N = 144 Bewertungen)	52
Abb. 40: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Nachbarn	53
Abb. 41: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Nachbarn über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 422 Bewertungen)	54
Abb. 42: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 132 Bewertungen; Bürgerforum N = 226 Bewertungen; Fragebogen N = 64 Bewertungen)	54
Abb. 43: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 580 Bewertungen)	59
Abb. 44: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 136 Bewertungen; Bürgerforum N = 247 Bewertungen; Fragebogen N = 145 Bewertungen)	59
Abb. 45: Anzahl der positiven, neutralen und negativen Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Raumgefühl	60

Abb. 46: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Raumgefühl über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 564 Bewertungen)	61
Abb. 47: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 221 Bewertungen; Bürgerforum N = 239 Bewertungen; Fragebogen N = 104 Bewertungen).....	61
Abb. 48: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 520 Bewertungen).....	67
Abb. 49: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 158 Bewertungen; Bürgerforum N = 217 Bewertungen; Fragebogen N = 145 Bewertungen).....	67
Abb. 50: Anzahl der positiven, negativen und neutralen Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Umwelt	68
Abb. 51: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Umwelt über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 503 Bewertungen).....	69
Abb. 52: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 178 Bewertungen; Bürgerforum N = 226 Bewertungen; Fragebogen N = 99 Bewertungen).....	70
Abb. 53: Abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 664 Bewertungen)	75
Abb. 54: Geäußerte Präferenzen für die Straßenvarianten nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 251 Bewertungen; Bürgerforum N = 266 Bewertungen; Fragebogen N = 147 Bewertungen).....	75
Abb. 55: Anzahl der positive, negativen und neutrale Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Verkehr	76
Abb. 56: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas Verkehr über alle Beteiligungsangebote hinweg in Prozent (N = 1152 Bewertungen)	77
Abb. 57: Bewertungen zur Entscheidungsrelevanz des Themas nach Beteiligungsformaten in Prozent (Online N = 786 Bewertungen; Bürgerforum N = 264 Bewertungen; Fragebogen N = 102 Bewertungen).....	77
Abb. 58: Online abgegebene Bewertungen für die Straßenvarianten in Prozent (N = 136 Bewertungen)	85
Abb. 59: Anzahl der positiven, neutralen und negativen Erwähnungen der Straßenvarianten in allen Beiträgen zum Thema Weiteres	86
Abb. 60: Näherungsweise Darstellung der durch die Öffentlichkeitsbeteiligung erreichte Bürgerinnen und Bürger	88
Abb. 61: Teilnehmende aller Formate nach Wohnort (N= 918 Angaben), Teilnehmende, die keine Angaben gemacht haben, sind hier unberücksichtigt	90
Abb. 62: Teilnehmende ders Onlinedialogs nach Wohnort (N= 642 Angaben).....	90
Abb. 63: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Wohnort (N= 298 Angaben).....	91
Abb. 64: Teilnehmende aller Formate nach Geschlecht (N= 829 Angaben).....	92
Abb. 65: Registrierte Teilnehmende der Onlinedialogs nach Geschlecht (N= 642 Angaben)	92
Abb. 66: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Geschlecht (N= 278 Angaben)	93

Abb. 67: Registrierte Teilnehmende der Onlinedialogs nach Alter (N = 642 Angaben).....	94
Abb. 68: Registrierte Teilnehmende des Onlinedialogs nach Bildungsabschluss (N = 642).....	95
Abb. 69: Registrierte Teilnehmende des Onlinedialogs nach Hintergrund (N = 562).....	96
Abb. 70: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Teilnahme an bisherigen Bürgerforen (N = 289).....	97
Abb. 71: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Teilnahme an den angebotenen Spaziergängen (N = 283).....	97
Abb. 72: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach vorherigem Besuch der Onlineplattform (N = 286).....	98
Abb. 73: Teilnehmende des vierten Bürgerforums nach Rücksendung des Befragungsbogens (N = 287).....	98
Abb. 74: Ergebnisse der Bewertung des vierten Bürgerforums per TED-Abstimmung durch die Teilnehmenden (N = 233).....	100
Abb. 75: Artikel aus der Rheinpfalz (15.02.2014).....	103
Abb. 76: Artikel aus dem Mannheimer Morgen (07.02.2014).....	104

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten.....	23
Tab. 2: Anzahl der Votings aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten.....	23
Tab. 3: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung).....	29
Tab. 4: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin.....	29
Tab. 5: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung).....	36
Tab. 6: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin.....	36
Tab. 7: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung).....	43
Tab. 8: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin.....	43
Tab. 9: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung).....	51
Tab. 10: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin.....	51
Tab. 11: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung).....	58
Tab. 12: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin.....	58

Tab. 13: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)	66
Tab. 14: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin	66
Tab. 15: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)	74
Tab. 16: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin	74
Tab. 17: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Beteiligungsformaten (vor und nach der Überprüfung der thematischen Zuordnung)	83
Tab. 18: Anzahl der Beiträge aufgeschlüsselt nach Wohn- bzw. Arbeitsort des Autors bzw. der Autorin	84

