

Hochstraße Süd: die neue Brücke



Online-Bürgerforum

27. Oktober, 18 Uhr



Online-Dialog

27. Oktober bis 10. November



Online-Sprechstunde

10. November, 18 Uhr



Ludwigshafen diskutiert

Auswertungsbericht der Dialogformate
zum Bau einer neuen Brücke an der Hoch-
straße Süd im Oktober/November 2021

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Bereich Öffentlichkeitsarbeit

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

www.ludwigshafen-diskutiert.de

Stand: November 2021

Erstellt durch:

ZebraLog GmbH

Niederlassung Bonn

Adenauerallee 15

53111 Bonn

Malte Steinbach

steinbach@zebralog.de

Marie-Luise Schlander

schlander@zebralog.de

Sanja Osieja

osieja@zebralog.de

Alle Fotos im Dokument © Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein
Titelbild: Plakat zur Veranstaltungsreihe zur neuen Brücke der Hochstraße Süd

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze.....	4
2. Hintergrund der Beteiligung: Die neue Brücke als Teil der Hochstraße Süd	8
3. Steckbriefe der Dialogformate	9
3.1. Online-Dialog	9
3.2. Online-Bürgerforum	10
3.3. Online-Sprechstunde.....	11
3.4. Sitzung des Hochstraßenbeirates	12
4. Inhaltliche Zusammenfassung	12
4.1. Konstruktionsweise und Stadtbild.....	14
4.2. Leistungsfähigkeit und Sicherheit.....	25
4.3. Lärm- und Emissionsschutz	32
4.4. Nachhaltigkeit	35
4.5. Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit.....	38
4.6. Sonstiges.....	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Screenshot der digitalen Podiumsdiskussion im Rahmen des Online-Bürgerforums am 27. Oktober 2021.....	4
Abbildung 2: Screenshot zum Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und die Beantwortung einer Frage durch die Stadt Ludwigshafen.	5
Abbildung 3: Foto der Online-Sprechstunde am 10. November 2021.	6
Abbildung 4: Screenshot zur Bewerbung des Online-Dialogs auf Facebook.	7
Abbildung 5: Eines der Plakate zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe zur neuen Brücke der Hochstraße Süd.	7
Abbildung 6: Screenshot zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe auf Instagram.	7
Abbildung 7: Screenshot zur Bewerbung der Informationen in leichter Sprache auf Facebook.....	7
Abbildung 8: Dialogangebote zum Neubau der Hochstraße Süd durch die Stadt Ludwigshafen.	8
Abbildung 9: Anzahl der Fragen nach Themenbereichen.....	13
Abbildung 10: Themenbereich Konstruktionsweise und Stadtbild	14
Abbildung 11: Themenbereich Leistungsfähigkeit und Sicherheit	25
Abbildung 12: Themenbereich Lärm- und Emissionsschutz	32
Abbildung 13: Themenbereich Nachhaltigkeit.....	35
Abbildung 14: Themenbereich Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit.....	38
Abbildung 15: Themenbereich Sonstiges.....	47

1. Das Wichtigste in Kürze

Vom 27. Oktober bis 10. November 2021 hat die Stadt Ludwigshafen rund um den Bau einer neuen Brücke als Teil der Hochstraße Süd erneut den Dialog mit der Öffentlichkeit gesucht. Bei drei digitalen Formaten standen Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Alexander Thewalt, Kämmerer Andreas Schwarz, Björn Berlenbach, Bereichsleiter Tiefbau und Technischer Geschäftsführer der Bauprojektgesellschaft Ludwigshafen (BPG), Majed Nasser, Projektleiter Hochstraße Süd bei der BPG, und weitere Expert*innen der Stadtverwaltung Rede und Antwort zum aktuellen Sachstand.

Den Auftakt der Veranstaltungsreihe bildete ein Online-Bürgerforum mit einer Podiumsdiskussion am 27. Oktober 2021, an dem rund 20 Bürger*innen teilgenommen haben. Dabei bestand die Möglichkeit, gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den Fachplanern auf einer digitalen Bühne Platz zu nehmen. Das bedeutet, dass die Teilnehmer*innen die Gelegenheit hatten, virtuell Teil des Podiums zu werden und ihre Fragen und Anliegen direkt an die anderen Podiumsgäste adressieren konnten. Zusätzlich konnten Fragen im Chat gestellt werden. Auf einer digitalen Pinnwand wurde die Diskussionsrunde mit den Podiumsgästen sowie die Rednerliste visualisiert (siehe Abbildung 1).

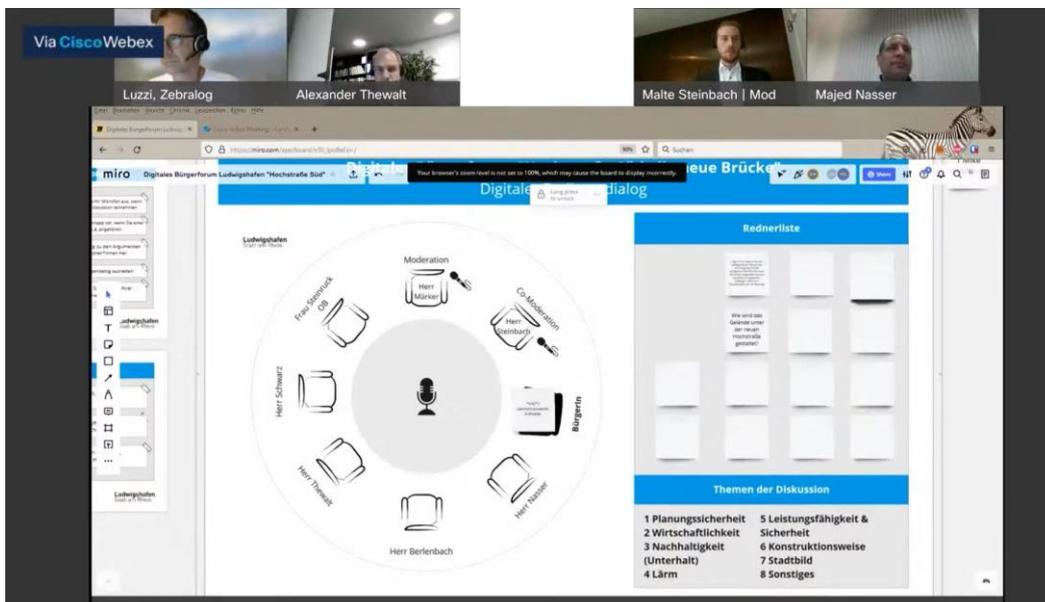


Abbildung 1: Screenshot der digitalen Podiumsdiskussion im Rahmen des Online-Bürgerforums am 27. Oktober 2021.

Wer nur zuschauen mochte, konnte das Online-Bürgerforum über einen Live-Stream mitverfolgen. Parallel zur Auftaktveranstaltung startete ein Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de. Vom 27. Oktober bis zum 10. November konnten Interessierte ihre Fragen zur neuen Brücke online stellen und sich über das Thema ausgiebig informieren. Die Fragen wurden innerhalb weniger

Tage durch die Stadtverwaltung beantwortet. Insgesamt sind 31 Beiträge, darunter 21 Fragen, eingegangen.

The screenshot displays the website for 'Ludwigshafen Stadt am Rhein' with the slogan 'Offen informieren, koordiniert planen'. The main topic is 'Hochstraße Süd: die neue Brücke'. It features an 'Online-Bürgerforum' on October 27th at 18:00, an 'Online-Dialog' from October 27th to November 10th, and an 'Online-Sprechstunde' on November 10th at 18:00. A yellow arrow points from the main banner to a question in the 'Online-Dialog' section: 'Wurden außer den beiden Varianten noch andere Varianten untersucht und dann verworfen?'. The answer, dated October 28, 2021, explains that other variants were considered but rejected because they would require significant changes to the existing geometry of the 'old Pilzhochstraße', leading to a much longer planning process. A specific example given is a concrete variant with larger support spans and a box-section with a larger construction height to maintain the gradient, which would require raising the bridge deck above the street level.

Abbildung 2: Screenshot zum Online-Dialog auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und die Beantwortung einer Frage durch die Stadt Ludwigshafen.

Ausgewählte Fragen rund um die neue Brücke aus dem Online-Dialog wurden in der abschließenden Online-Sprechstunde am 10. Oktober nochmals beantwortet. Die Online-Sprechstunde, die bereits zum vierten Mal stattfand, wurde wieder live über YouTube auf www.ludwigshafen-diskutiert.de übertragen. Eine aktive Teilnahme war über einen Chat möglich. Die Fragen aus dem Chat wurden von der Moderation aufgegriffen und durch Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, die Beigeordneten Alexander Thewalt und Andreas Schwarz, sowie Björn Berlenbach, Bereichsleiter Tiefbau, und Majed Nasser, Projektleiter Hochstraße Süd, beantwortet.

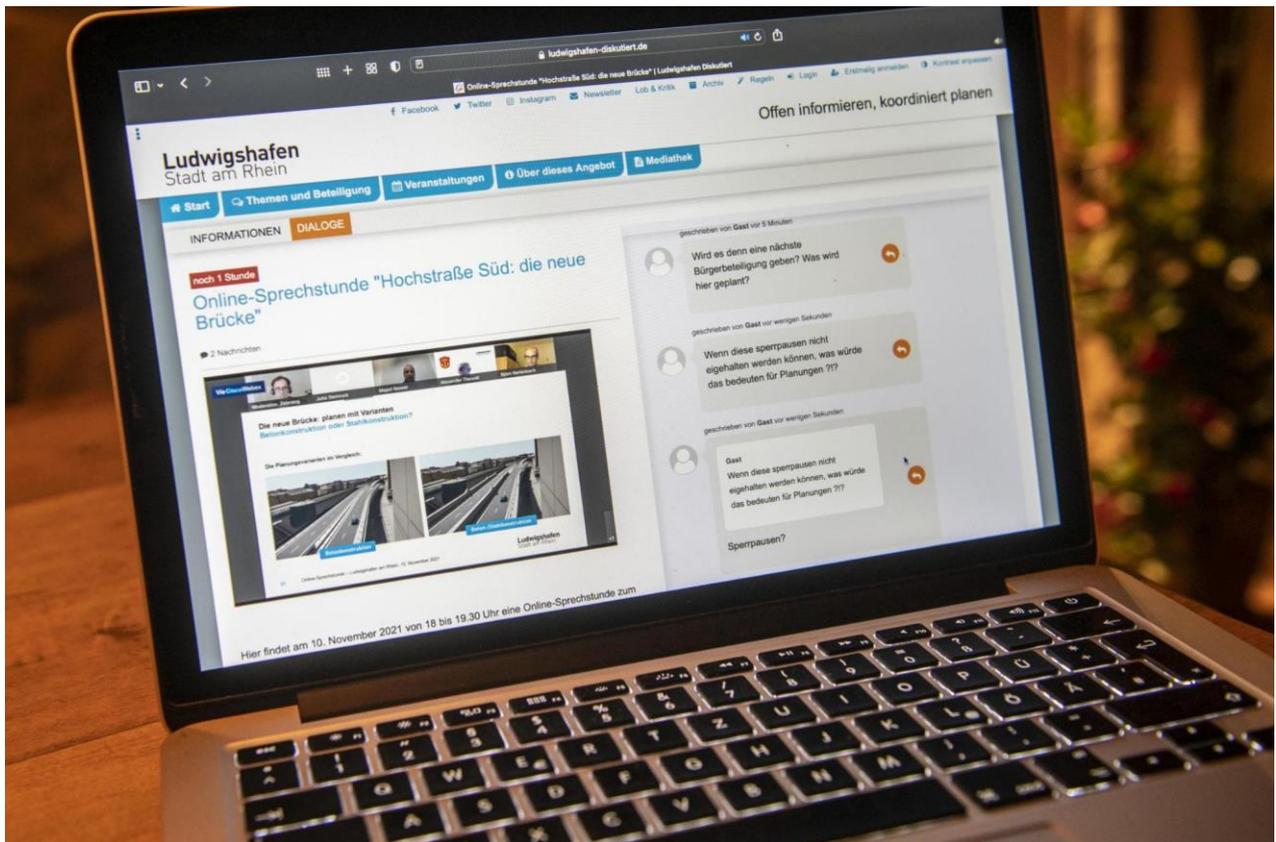


Abbildung 3: Foto der Online-Sprechstunde am 10. November 2021.

Begleitet wurde das Dialogangebot zur „Hochstraße Süd: die neue Brücke“ durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Auf Plakaten im Stadtraum sowie durch Teaser auf www.ludwigshafen.de und auf www.ludwigshafen-diskutiert.de wurde auf das Beteiligungsangebot hingewiesen (siehe Abbildung 5). Im Zeitraum der Beteiligung wurde die Webseite zum Informations- und Beteiligungsangebot der Stadt Ludwigshafen www.ludwigshafen-diskutiert.de von etwa 1.345 Menschen besucht, um sich zu informieren oder um an einem der drei Beteiligungsformate teilzunehmen. Besonders häufig wurde die Webseite im Zuge der beiden Veranstaltungen aufgerufen.

Neben der Website wurden die Formate auch über die Social-Media-Kanäle und den Newsletter der Stadt Ludwigshafen im Vorfeld beworben (siehe Abbildungen 4,6,7). Außerdem wurde dort im Nachgang über sie berichtet. Flankiert wurde die Öffentlichkeitsarbeit durch einen Beitrag im Stadtmagazin neue Lu, von Pressemitteilungen sowie einem Medienbriefing.



Abbildung 5: Eines der Plakate zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe zur neuen Brücke der Hochstraße Süd.



Abbildung 4: Screenshot zur Bewerbung des Online-Dialogs auf Facebook.



Abbildung 7: Screenshot zur Bewerbung der Informationen in leichter Sprache auf Facebook.



Abbildung 6: Screenshot zur Bewerbung der Veranstaltungsreihe auf Instagram.

2. Hintergrund der Beteiligung: Die neue Brücke als Teil der Hochstraße Süd

Eine gut 520 Meter lange moderne Betonbrücke soll die abgerissene Pilzhochstraße ersetzen, da diese deutliche Vorteile gegenüber einer ebenfalls geprüften Stahlkonstruktion aufweist. Der Lückenschluss an der Hochstraße Süd kann damit planmäßig erfolgen.

Bereits im Herbst 2020 hatte die Stadtverwaltung in verschiedenen Formaten zum Vorgehen rund um die Hochstraße Süd informiert und ist mit der Öffentlichkeit in den Dialog getreten. Die Veranstaltungsreihe im Oktober/November 2021 wurde zum Anlass genommen, um der Öffentlichkeit die Ergebnisse der Planung zur neuen Brücke ausführlich vorzustellen und zu erläutern. Abbildung 8 stellt die Chronologie der aktuellen Dialogangebote in einer vereinfachten Grafik dar.

Die Veranstaltungen können auch im Nachgang über den YouTube-Kanal der Stadt Ludwigshafen angesehen werden. Ergänzend zu den Veranstaltungen besteht weiterhin die Möglichkeit, auf www.ludwigshafen-diskutiert.de ein Video mit Überfahrten beider Konstruktionsvarianten anzusehen und die Fragen und Antworten im Online-Dialog nachzulesen. Außerdem sind dort wie gewohnt viele Hintergrundinformationen zu finden.

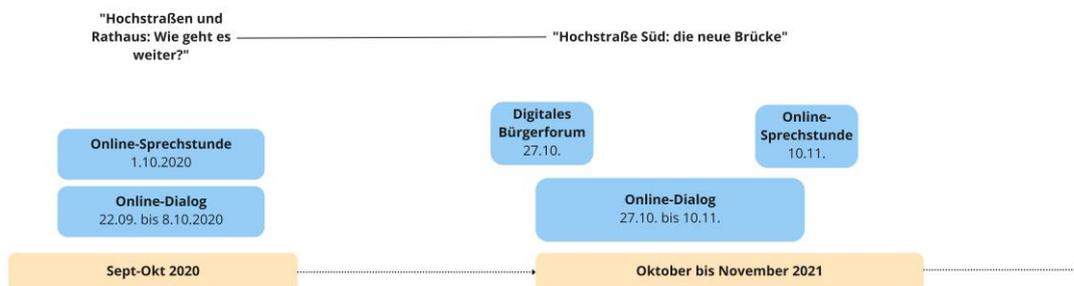


Abbildung 8: Dialogangebote zum Neubau der Hochstraße Süd durch die Stadt Ludwigshafen.

3. Steckbriefe der Dialogformate

Die folgenden Steckbriefe geben jeweils einen Überblick zu den einzelnen Beteiligungsformaten.

3.1. Online-Dialog

Online-Dialog

- **Zeitraum:**
27. Oktober bis 10. November 2021
- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**



563 Besucher*innen haben den Online-Dialog aufgerufen um mitzulesen oder eine Frage zu stellen



31 Beiträge gingen auf der Online-Plattform ein.



Darunter waren 21 Fragen.
- **Ablauf:**

Die Online-Dialogphase auf www.ludwigshafen-diskutiert.de lief zwei Wochen lang und startete parallel zum Online-Bürgerforum. Bürger*innen hatten die Möglichkeit, ihre Fragen zur neuen Brücke schriftlich zu stellen und sich über das Thema zu informieren. Die Fragen und ihre jeweilige Beantwortung konnten online von allen Interessierten gelesen werden, sodass auch eine Kommentierung der Fragen und Antworten möglich war. Die Antworten erfolgten durch die entsprechenden Fachbereiche der Stadtverwaltung innerhalb von wenigen Tagen.

Die Teilnahme war ohne Anmeldung und anonym oder mit Registrierung möglich. Die Beiträge mussten den auf der Plattform beschriebenen Dialog-Regeln entsprechen.

Anhand der Fragen wollte die Stadtverwaltung im Rahmen der Auswertung nachvollziehen, wo weiterer Informationsbedarf besteht und welche Themen hinsichtlich der neuen Brücke besonders wichtig sind. Daher wurden auch ausgewählte Fragen aus dem Online-Dialog in der abschließenden Online-Sprechstunde noch einmal aufgegriffen (siehe Kapitel 3.3).

3.2. Online-Bürgerforum

Online-Bürgerforum

- **Zeitraum:**
27. Oktober 2021, 18 bis 20 Uhr

- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**



Rund 20 Bürger*innen nahmen an der Videokonferenz teil.



72 Personen verfolgten den Livestream auf YouTube. 245 Aufrufe des Videos im Nachgang (Zeitraum: 3 Wochen).



10 Fragen wurden während der Veranstaltung gestellt.

- **Ablauf:**

Das Online-Bürgerforum fand als Video-Konferenz über das Tool Webex statt. Interessierte Bürger*innen konnten direkt in der Konferenz teilnehmen oder die Vorträge und Diskussion im Livestream verfolgen. Der Livestream wurde auf der Dialogplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de und dem städtischen YouTube-Kanal gezeigt und ist dort auch weiterhin einsehbar.

Dialogplattform: <https://www.ludwigshafen-diskutiert.de>

YouTube-Kanal: <https://www.youtube.com/watch?v=4e8Hw0RTBzo>

Das Online-Bürgerforum ist ein Pendant zum bereits bekannten analogen Bürgerforum und fand in dieser Form bereits im Mai zur Verschwenkung der Stadtstraße statt. Auf die Begrüßung durch die Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck folgte ein Vortrag zum Planungsstand der neuen Brücke als Lückenschluss an die Hochstraße Süd. Die Fachplaner erläuterten die Genese der Planung und welche Gründe zu der Entscheidung für die Betonvariante führten. Weiterhin ordneten sie diese Entscheidung in den Gesamtkontext der Stadt und des Prozesses ein.

Im Anschluss stellten sich Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernent Alexander Thewalt, Bereichsleiter Tiefbau Björn Berlenbach und Projektleiter für die Hochstraße Süd Majed Nasser gemeinsam den Fragen und Hinweisen der Bürger*innen in einer digitalen Podiumsdiskussion. Die Teilnehmenden in der Video-Konferenz konnten ihre Fragen mündlich oder schriftlich über die Chatfunktion der Software stellen. Die Fragen wurden von der Moderation aufgegriffen und an die Fachplaner*innen gerichtet. Eine Registrierung zur Teilnahme an der Veranstaltung war nicht erforderlich. Abschließend folgte eine Feedbackrunde und ein Ausblick über den weiteren Verlauf der Beteiligungsphase.

3.3. Online-Sprechstunde

Online-Sprechstunde

- **Zeitraum:**
10. November 2021, 18 bis 19.40 Uhr
- **Beteiligungszahlen auf einen Blick:**



Rund 20 Bürger*innen verfolgten die Online-Sprechstunde.



142 Aufrufe im Nachgang
(Zeitraum: 1 Woche)



22 Kommentare in der Online-Sprechstunde.
Davon waren 12 Fragen.

- **Ablauf:**
In der Online-Sprechstunde konnten interessierte Bürger*innen erneut ihre Fragen und Beiträge an die Fachplaner der Stadt Ludwigshafen richten. Eine Registrierung zur Teilnahme an der Veranstaltung war nicht erforderlich. Das Format wurde als Video-Konferenz über das Tool Webex realisiert und als Livestream auf der Dialogplattform www.ludwigshafen-diskutiert.de und dem städtischen YouTube-Kanal gezeigt und ist dort auch weiterhin einsehbar.

Dialogplattform: <https://www.ludwigshafen-diskutiert.de>

YouTube-Kanal: <https://www.youtube.com/watch?v=bBxgpeVace8>

Nach der Begrüßung durch Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck präsentierten Jutta Steinruck, Alexander Thewalt, Björn Berlenbach und Majed Nasser die Pläne für den Lückenschluss der Hochstraße Süd in Form einer neuen Betonbrücke.

Im Anschluss an den Vortrag stellten sich Jutta Steinruck, Baudezernent Alexander Thewalt, Kämmerer Andreas Schwarz, außerdem Bereichsleiter des Bereichs Tiefbau, Björn Berlenbach, und der Projektleiter der Hochstraße Süd, Majed Nasser, den Fragen und Hinweisen der Bürger*innen. In einer offenen Fragen-Antwort-Runde sammelte das Moderationsteam die Fragen im Chat und richtete sie gezielt an die Fachplaner. Abschließend wurden ergänzend ausgewählte Fragen aus dem zweiwöchigen Online-Dialog aufgegriffen und erneut beantwortet.

3.4. Sitzung des Hochstraßenbeirates

Sitzung des Hochstraßenbeirates

- **Zeitpunkt:**
9. November 2021, 17 bis 19.30 Uhr
- **Ablauf:**
In der 5. Sitzung des Hochstraßenbeirates präsentierte die Stadtverwaltung wie auch beim Online-Bürgerforum und der Online-Sprechstunde den Mitgliedern in einem Vortrag die Entscheidungsfindung zur neuen Brücke an der Hochstraße Süd. Das Gremium hatte nur wenige Rückfragen zu den Plänen, die sich auf die ambitionierte Zeitplanung und den Lärm- und Emissionsschutz bezogen.

4. Inhaltliche Zusammenfassung

Im Zuge der verschiedenen Formate zur „Hochstraße Süd: Die neue Brücke“ formulierten die Bürger*innen vielfältige Fragen und Anliegen, welche die Stadtverwaltung Ludwigshafen umfassend beantwortete. Der Transparenz wegen gibt das vorliegende Kapitel diese in Gänze in Form von Tabellen wieder.

Im Zeitraum des Online-Dialogs beantwortete die Stadtverwaltung alle eingegangenen Fragen schriftlich. Die Beiträge sind in der Auswertung wörtlich übernommen. Die Fragen aus dem Online-Bürgerforum und der Online-Sprechstunde wurden transkribiert und aus dem Chat übertragen. Auch die mündlichen Antworten der anwesenden Fachplaner*innen wurden verschriftlicht. Für eine bessere Lesbarkeit wurden die Beiträge sprachlich leicht geglättet.

Die Fragen und Antworten aus dem Online-Dialog, dem Online-Bürgerforum und der Online-Sprechstunde sind im Folgenden in Kategorien geordnet und tabellarisch aufgeführt. Dabei knüpfen die Kategorien an bereits bekannte Themenfelder rund um die Hochstraßen an. Die sechs Kategorien „Konstruktionsweise und Stadtbild“, „Leistungsfähigkeit und Sicherheit“, „Lärm- und Emissionsschutz“, „Nachhaltigkeit“, „Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit“ sowie „Sonstiges“ (siehe Abbildung 9) bilden die Grundlage für die Übersicht. Wenn Beiträge mehrere Fragen beinhalteten, wurden sie der Kategorie zugeordnet, auf die sich der Schwerpunkt der Antwort bezieht.

Am häufigsten wurden Fragen in den Themenbereichen Konstruktionsweise und Stadtbild (15 Fragen) und Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit (zwölf Fragen) gestellt. Insgesamt war das

Interesse an der Gestaltung des Bereiches unter der Brücke am größten, denn zu diesem Themenfeld wurde die meisten Fragen in der gesamten Beteiligungsphase zur neuen Brücke der Hochstraße Süd gestellt (sechs Fragen).

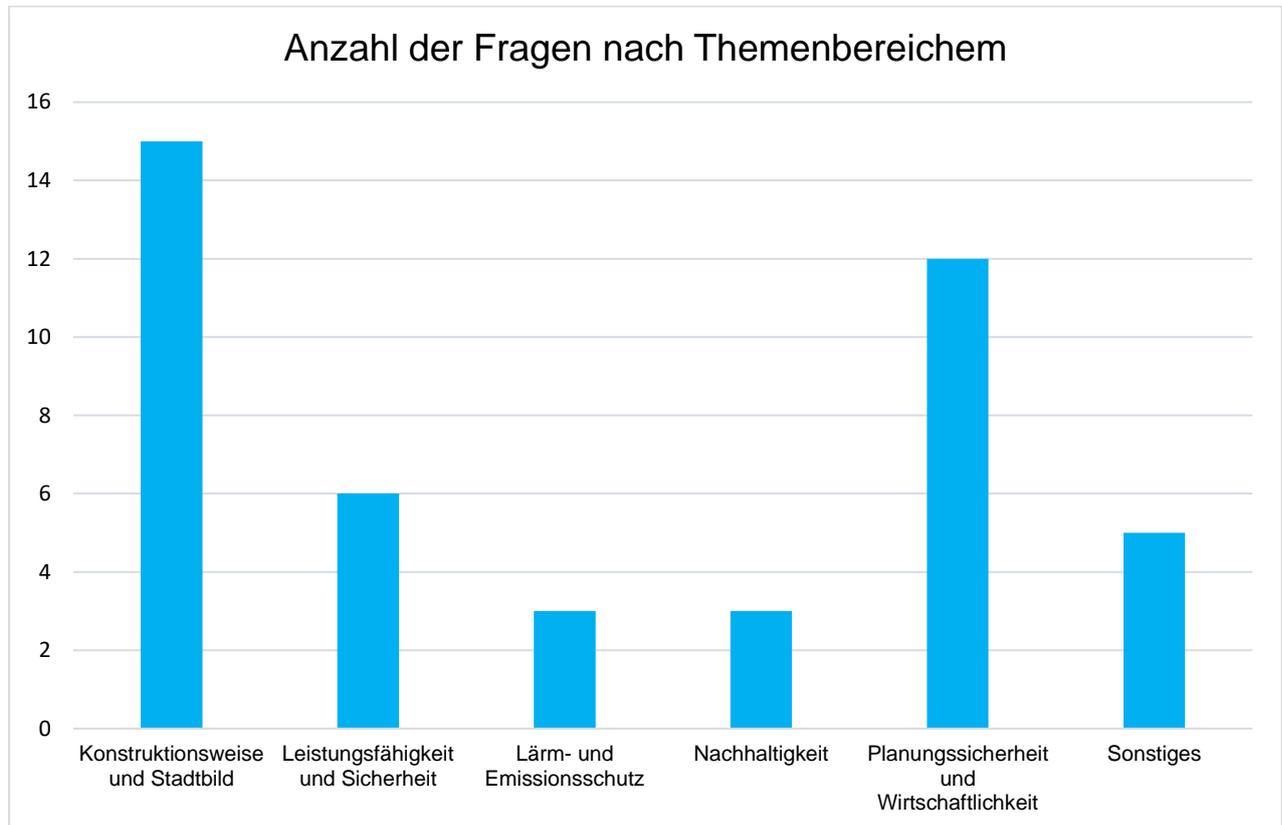


Abbildung 9: Anzahl der Fragen nach Themenbereichen

Die folgenden Tabellen sind eine vollständige Dokumentation aller gestellten Fragen und Antworten aus dem Online-Bürgerforum (a), dem Online-Dialog (b) und der Online-Sprechstunde (c). Die Fragen aus dem Online-Dialog wurden von der Stadtverwaltung Ludwigshafen beantwortet. Auf die Beiträge aus dem Online-Bürgerforum oder der Online-Sprechstunde wurde von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, den Beigeordneten Alexander Thewalt und Andreas Schwarz oder einem der anwesenden Fachexperten in der Videokonferenz eine Antwort gegeben. Diese wurden wörtlich in Tabellen übernommen und zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst. Die Fragen und Antworten wurden entsprechend ihrer thematischen Zuordnung aufgelistet. Gleichzeitig wurden sie innerhalb der Tabellen nach Unterthemen gruppiert, sofern dies möglich war. Themenfremde Beiträge wurden nicht in die Dokumentation aufgenommen.

4.1. Konstruktionsweise und Stadtbild

Dem Themenbereich Konstruktionsweise und Stadtbild wurden 15 Fragen zugeordnet. Damit wurden zu diesem Themenbereich die meisten Fragen gestellt. Für einen besseren Überblick sind die Fragen innerhalb des Themenbereichs in die Themenfelder **Konstruktionsweise und Gestaltung der Brücke, Reduzierung der Fahrspuren, Verkehrsanbindung für Radfahrer*innen, Schutz vor Verschmutzung und Gestaltung des Bereichs unter der Brücke** unterteilt (s. Abbildung 10). Hierbei wurden insbesondere Fragen zu dem Themenfeld Gestaltung des Bereiches unter der Brücke (sechs Fragen) gestellt.

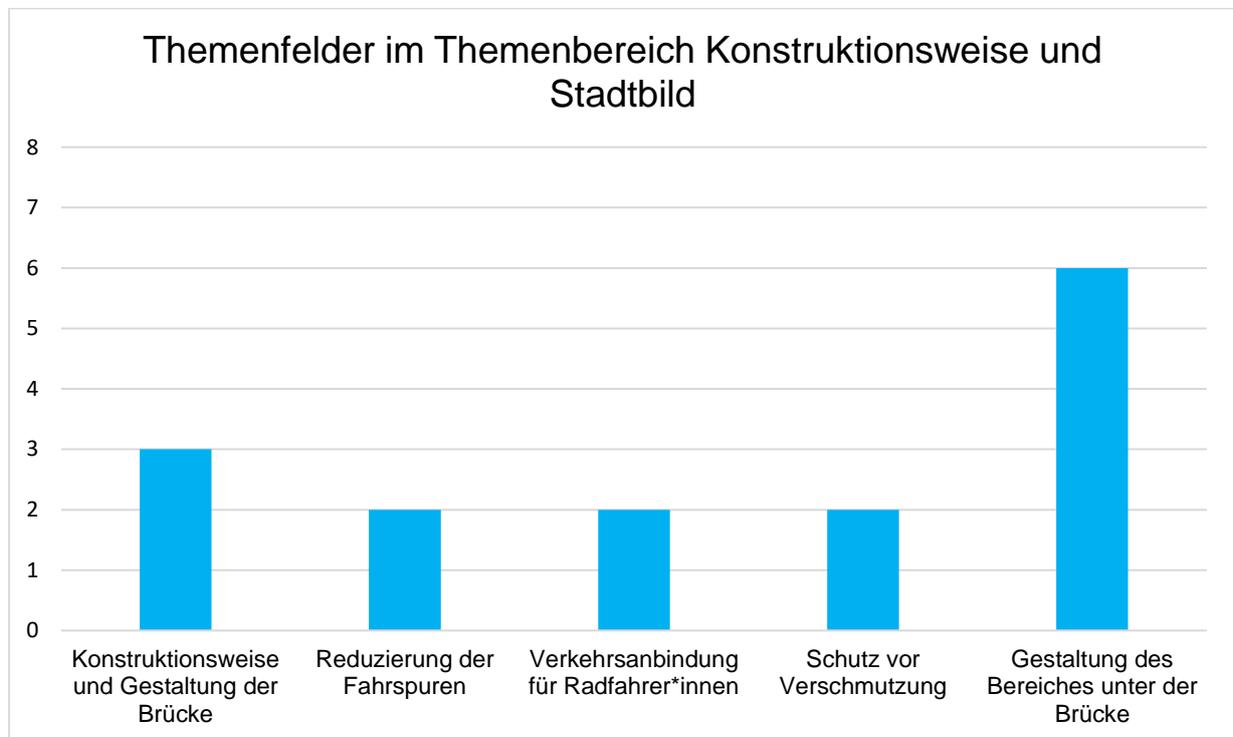


Abbildung 10: Themenbereich Konstruktionsweise und Stadtbild

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Themenbereich: Konstruktionsweise und Stadtbild

Themenfeld: Konstruktionsweise und Gestaltung der Brücke

Frage: (b) Gibt es eigentlich auch Querschnittszeichnungen der Varianten? Der Querschnitt des Überbaus bei der Stahlvariante ist ein Trog Querschnitt mit Vollwandträgern. Der Querschnitt der Spannbetonvariante ist?

Antwort: Der Querschnitt des Überbaus bei der Stahlvariante ist ein Trog Querschnitt mit Vollwandträgern. Bei der Spannbetonvariante kommen ein schlanker Platten-Querschnitt oder ein Plattenbalken zum Einsatz.

Frage: (b) Aktuell ohne Brücke ist das betroffene Gebiet sehr hell und luftig, was sehr angenehm ist. Kann die neue Brücke, statt aus "plumpem" Beton zu sein nicht auch eine Design-Komponente enthalten, die sie gefälliger macht und evtl. an die HBF Brücke elegant und leicht anknüpfen? Viele Städte bauen tolle Brücken z.B. Erasmusbrücke Rotterdam.

Antwort: Das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes erlaubt es, innerhalb gewisser Regeln und Rahmenbedingungen einen Ersatzbau zu planen und zu bauen. Dafür kann auf ein zeitintensives Planfeststellungsverfahren verzichtet werden.

Dieser Ersatzbau folgt im Wesentlichen den technischen Vorgaben der ursprünglichen Brücke wie gleiche Höhe, gleiche Leistungsfähigkeit oder gleich Führung.

Ziel der Stadt Ludwigshafen ist es, die Hochstraße Süd in ganzer Länge für den Verkehr nutzbar zu machen, damit diese wichtige Verkehrsader für die Region wieder funktioniert. Denn auf der anderen Seite wird die Hochstraße Nord auf jeden Fall abgerissen.

Beim Ersatzbau wird der Bereich unter der Brücke definitiv luftiger als vorher, da die neuen Stützen geringere Abmessungen haben werden. Darüber hinaus wird ein modernes Beleuchtungssystem mitintegriert und eine neue Rad-schnellverbindung unter der Brücke realisiert.

Frage:	(b) Neben der Hochstraße Süd verläuft parallel die Bahnstrecke. Dort ist mir nicht bekannt, dass es in letzter Zeit Probleme gab. Könnte man daher die neue Hochstraße Süd nicht auch auf einen Damm setzen wie die Schienen nebenan und kleine Brücken nur dort bauen wo die Bahn auch welche hat?
Antwort:	Das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes erlaubt es, innerhalb gewisser Regeln und Rahmenbedingungen einen Ersatzbau zu planen und zu bauen. Dafür kann auf ein zeitintensives Planfeststellungsverfahren verzichtet werden. Dieser Ersatzbau folgt im Wesentlichen den technischen Vorgaben der ursprünglichen Brücke wie gleiche Höhe, gleiche Leistungsfähigkeit oder gleiche Führung.
Themenfeld: Reduzierung der Fahrspuren	
Frage:	(a) Ist eine Änderung geplant bei der Hochstraße zur Heinigstraße runter, ist die Reduzierung von zwei Fahrspuren zu einer Fahrspur möglich, um ebenfalls das Unfallrisiko zu reduzieren?
Antwort:	<i>Herr Berlenbach:</i> In der Tat, es wird auf eine Fahrspur reduziert, da sich dadurch nicht die verkehrliche Leistungsfähigkeit reduziert. Man darf auch schmaler bauen. Im unteren Bereich gibt es dann eine Aufteilung in eine Spur für die Linksabbieger und eine für die Rechtsabbieger.
Frage:	(b) Wer von Westen nach Ludwigshafen will wird in Zukunft verstärkt die neue Stadtstraße (ehemals Hochstraße Nord) nutzen, der Transfer nach Mannheim wird etwas stärker über die Hochstraße Süd laufen. Der Verzicht auf eine Abfahrt von der Hochstraße zum Berliner Platz/ Mundenheimer Straße würde den ebenerdig kreuzenden Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr durch längere Grünphasen stärken. Der Platz kann für den Radschnellweg genutzt werden. Die Auffahrt Saarlandstraße wird entschärft. Ist das eine Idee?
Antwort:	Aus fachlicher Sicht muss die Abfahrt schon wegen des Planungsbeschleunigungsgesetzes wiederhergestellt werden. Ein Verzicht auf die Abfahrt führt zu Verkehrsverlagerungen und ggfs. zu neuen Verkehrsbeziehungen, die wiederum neue Betroffenheiten nach sich ziehen. Damit würden wir eine

maßgebliche Änderung herbeiführen, die ein Plangenehmigungsverfahren erfordert.

Zudem wird die Hochstraße Süd ja auch als Ausweichstrecke für den Umbau der Hochstraße Nord zur Stadtstraße wiederhergestellt. Für den Zeitraum des Umbaus der Hochstraße Nord stehen somit als leistungsfähige Alternative nur die Auf- und Abfahrten an der Hochstraße Süd, also auch die Abfahrt Mundenheimer Straße als Zufahrt zum Zentrum zur Verfügung.

Damit ist die Abfahrt Mundenheimer Straße doch wieder erforderlich. Weiterhin wird es auch in Zukunft immer wieder Wartungsarbeiten und Reparaturen an den Hochstraßen geben, die eine Umleitung erforderlich machen. Hierfür ist die Abfahrt Mundenheimer Straße wichtiger Bestandteil des städtischen Straßensystems.

Themenfeld: Verkehrsanbindung für Radfahrer*innen

Frage: (a) Wie kann die Verkehrsanbindung mit dem Radweg gestaltet werden? Wie soll der Radweg auf die Brückenrampe geführt werden? Wie soll die Kreuzungssituation von Süd nach Nord (Berliner Straße) umgebaut werden, um die Situation der Fahrradfahrer*innen zu verbessern. Auch eine bessere Erreichbarkeit der Mundenheimer Straße und der Straßenbahn.

Antwort: *Herr Berlenbach:* Die Kreuzung Mundenheimer Straße und Yorckstraße ist extrem komplex. Die Radschnellverbindung soll auf der Südseite der Konrad-Adenauer-Brücke gebaut werden. Die gesamte Kreuzungssituation muss ebenfalls neu gedacht werden. Der Radweg ist noch nicht geplant, es braucht dafür noch Zeit. Ein Stück der KFZ-Abfahrt wird jedenfalls zum Bau des Radweges eingenommen werden, weiteres wird im nächsten Jahr geplant.

Herr Thewalt: Der Wille, die Situation der Fahrradfahrer*innen zu verbessern, wird von den weiteren Teilnehmer*innen geteilt. Eine zusätzliche Herausforderung ist die Gleiskurve der Straßenbahn, die von Mannheim kommend von der Adenauerbrücke runterfährt, direkt in die Bleichstraße hinein. Zwei Haltestellen-Inseln werden dort geplant. Der Stadtrat hat das bereits bestätigt. Diese Maßnahme ist wichtig, um das Straßenbahnnetz zu entlasten. Unabhängig

von der Brückenplanung, die zwei Pfeiler stellt, wird dann links und rechts dieser Pfeiler die Gesamtstruktur geplant und in den verschiedenen Gremien vorgestellt und bis zum Beschluss gebracht. Der Wille ist aber da, eine deutliche Verbesserung für ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger*innen zu gestalten.

Frage: (b) Für den geplanten Radweg unter der Brücke wird gelten, was man für den Autoverkehr vermeiden will. Die Nutzer*innen des Radweges werden durch viele Kreuzungen ausgebremst. Das könnte man ändern, wenn die Möglichkeit der Querung zwischen Mitte und Süd für Kfz an der Berliner- und an der Bismarck-/Mundenheimer Straße unterbunden würde und der Autoverkehr auf, der Heinig- und der Rheinuferstraße bündelt. Auch für die Querung der Wredestraße sollte eine Lösung gefunden werden. Ist das angedacht?

Antwort: Die Radwegplanung wird parallel zu den Planungen für den Ersatzbau der Pilzhochstraße erstellt. Die Planer stehen in engem Kontakt und stimmen sich untereinander ab, um das für beide Planungen beste Ergebnis zu erreichen.

Themenfeld: Schutz vor Verschmutzungen

Frage: (c) Die alte Hochstraße hatte ja den Vorteil, dass es da keine Absetzmöglichkeit für Tauben gab. Bei der neuen Konstruktion sollte dies, insbesondere auf die Führung von Entwässerungsleitungen berücksichtigt werden. Hinweis: Die Stahlvariante ermöglicht, die ursprüngliche Gradienten einzuhalten im Bereich der Durchfahrten Mundenheimer Straße und Berliner Straße, weil die Fahrbahn unten im Trog liegt und die Hauptträger seitlich nach oben ragen.

Antwort: *Herr Nasser:* Ich kann etwas zu den Tauben sagen. Es gibt eine explizite Norm, wie man die Entwässerungsleitung durchführen muss. Das ist also schon geregelt. Wir haben eine Entwässerungsleitung, die wir nicht mehr in den Kasten einbauen, sondern einfach draußen. Wir werden das so realisieren, wie die Norm es vorsieht. Das heißt, es ist vom Bund vorgegeben.

Frau Steinruck: Wir müssen das so realisieren, weil wir bestimmte Vorgaben haben, auch technische. Wenn wir uns nicht daranhalten, werden wir ermahnt und müssen das nachträglich korrigieren.

Herr Berlenbach: Die ursprüngliche Gradiente wird von beiden Brücken eingehalten, wir haben nur eine etwas andere Konstruktionsweise. Bei dem Betontragwerk ist das, was die Brücke trägt, unter der Fahrbahn und bei dem Stahlbauwerk ist es oben drüber. Es guckt also oben raus. Das ist der Unterschied. Man denkt jetzt vielleicht, man hätte den Stahl auch nach unten machen können, das wäre dann aber unwirtschaftlich geworden, weil wir dann ganz viele kleine Träger nebeneinander hätten legen müssen. Wir müssen als Randbedingung die Durchfahrt der Straßenbahnen einhalten, somit ergab sich diese Lösung.

Frage: (c) Wenn die Entwässerungsleitungen außen liegen, dann müssen Taubenspikes auf den Leitungen angebracht werden. Wird dies geschehen?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Genauso ist es. Es kommt ein Aufsitzschutz auf die Leitungen, damit die Tauben nicht auf den Leitungen sitzen und brüten. Wenn da überall die Kotflecken auf der Erde sind und man Angst haben muss, dass man etwas auf den Kopf bekommt, würde das dazu führen, dass der Bereich unter der Brücke nicht gerne angenommen wird.

Themenfeld: Gestaltung des Bereiches unter der Brücke

Frage: (c) Die Hochstraße ist doch letztendlich nur eine Bedachung für den öffentlichen Raum. Würde es Sinn machen, uns Bürger*innen bei der Gestaltung dieses Bereiches zu beteiligen? Entsteht dann nicht auch eine Identifizierung mit dem Bauwerk, welches ja notwendig ist? Das kann ja auch verbindend sein.

Antwort: *Jutta Steinruck:* Ich weiß, dass Alexander Thewalt sich sehr viele Gedanken darüber macht. Außerdem hat Björn Berlenbach es auch angedeutet: Kunst im öffentlichen Raum, Gestaltung mit Grün. Wir haben da natürlich auch Straßenquerungen, haben Rahmenbedingungen, die wir einfach beachten müssen. Es ist kein freigestaltbarer öffentlicher Raum. Da werden Verkehre fließen müssen, da kreuzen Straßenbahnen, da kreuzen Straßen. Dort wird es in Teilen, auch wieder Parkraumbedarf geben, da dort Parkraum weggenommen wurde.

Alexander Thewalt, vielleicht willst Du dazu etwas ergänzen oder Andreas Schwarz?

Alexander Thewalt: Ich denke, dass wir für den Raum unter der Brücke vom Hauptbahnhof bis zum Berliner Platz, bzw. zur Auffahrt Adenauer-Brücke beteiligen werden. Ich vermute, dass es in den betroffenen Ortsbeiräten starten wird. Zudem müssen wir dort viele Randbedingungen beachten. Die Bürgerbeteiligung findet zuerst in den Ortsbeiräten statt. Wir werden anschließend die Bürger des Stadtteils beteiligen und die Frage ist völlig richtig. Ich denke, das ist ein Ansatz. Aber wir müssen wirklich alle berücksichtigen. Da stoßen wir auch an Grenzen, weil es dort verschiedene Ansprüche gibt und Frau Oberbürgermeisterin hat es schon gesagt: Parken. Parken hat da natürlich stattgefunden, was wahrscheinlich nicht mehr im vorherigen Umfang stattfinden wird. Und das ist schon Herausforderung genug. Der Herausforderung stellen wir uns. Wir überlegen auch, wie wir die Beteiligung starten, wie wir in die Gremien gehen, in die Öffentlichkeit gehen, in die Diskussion darüber, was unter der Brücke im Verlauf bis zum Hauptbahnhof passiert. Ich denke an den Hauptbahnhof, dort wo heute der Busbahnhof steht, von dort aus kommt man ja bis zum Berliner Platz, da gibt es ja schon einige Fragen, die man stellen kann: Ob das so bleiben muss oder ob wir das nicht besser hinkriegen in der Zukunft. Und ich gehe fest davon aus, dass wir das besser hinkriegen.

Frage: (c) Ergänzende Frage zu den Arbeiten unter der Brücke sowie der Radweginstandsetzung, ausreichend helle Beleuchtung: Wurde das auch berücksichtigt, oder muss das zusätzlich aufgebracht werden?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Also der Radweg ist noch nicht geplant, aber er ist bei uns im Kopf und wir beginnen jetzt auch mit der Planung, da er auch von den Stützenstellungen und Sonstigem abhängt und das hängt auch von den Brückenvarianten ab. Die Kosten hierfür haben wir meiner Meinung nach mit drin in der Kostenschätzung. Auch die Beleuchtungskosten sind mit drin: Wir möchten es unter der Brücke sehr hell gestalten, das war ja auch ein Manko der Pilzhochstraße. Das war da im Winter abends nicht gerade heimelig und das kann man gut ändern, wenn man da Licht einbringt. Wir haben eine Idee, welche aber noch nicht spruchreif ist, dass man auch Projektionen an die

weiße Brücke werfen könnte. Lichtkünstler*innen könnten im Wechsel die Brücke gestalten. Dann wechselt die Brücke ihr Bild, aber bleibt immer freundlich und hell. Das sind so die Gedanken. Wir haben im Kopf, dass es vorher nicht optimal war, und wir wollen es auf jeden Fall gut hinkriegen.

Frage: (c) Gibt es für den Bereich unter der Brücke außer dem Radweg noch weitere konkrete Planungen aktuell? Im Zuge der grünen Stadt könnte man hier auch Wände, Mauern usw. begrünen. In Darmstadt gibt es im Tunnel Begrünungen und in Heidelberg wurde ein Parkhaus so gestaltet. Passend dazu: Ludwigshafen liebt einfach Beton. Die Fragen beziehen sich auf das Stadtbild, dass durch die neue Brücke in Beton entsteht.

Antwort: *Frau Steinruck:* Ich bin keine Bauingenieurin, aber es gibt glaub ich nicht so viele Baustoffe, mit denen man eine Brücke sicher bauen kann. Ich würde die Person, die den Kommentar geschrieben hat, gerne Fragen, was er oder sie an Vorschlägen hätte, für alternativen Baustoffe? Ich habe den Vortrag von Herrn Nasser verfolgt und ich glaube, für den Laien wird am Schluss relativ schwierig zu unterscheiden sein: Ist es Stahlbeton oder ist es Beton? Eine Holzbrücke würde auch nicht mehr in die Zeit passen. Ich habe keine Ahnung, was sich der Schreiber tatsächlich vorstellt. Vielleicht würden Sie Ihre Anmerkung nochmal erklären? Ich glaube auch, dass in Ludwigshafen niemand in Holzhäusern wohnen möchte. Steinhäuser, Betonhäuser, das ist jetzt eben ein Baustoff, der der heutigen Zeit entspricht. Und was wir bauen wollen, ist eine sichere Brücke, eine nachhaltige Brücke, und eine Brücke, die auch erträglich ist für die Nachbarschaft. Das haben wir ja erläutert, dass das einer der wichtigen Faktoren waren. Wenig Lärm, Reduktion von Lärm, Nachhaltigkeit, wenig Abrieb. Das heißt auch sauber für die Nachbarschaft. Das sind ja alles Dinge, die wir im Vorfeld geprüft haben, die uns wichtig waren, die für uns Punkte waren, die wir von Vorneherein der Planung zugrunde gelegt haben. Wir müssen die Nachbarschaft im Rahmen unserer Möglichkeiten so gut wie möglich entlasten. Bei einem Brückenbau, bei dem wir eigentlich gar nicht so flexibel sind, weil wir durch die verkürzte Planfeststellung fast gar keine Änderungen durchführen können. Unter der Brücke gibt es viele Überlegungen. Herr Berlenbach hat das ja auch schon gesagt. Herr Dillinger, der vorherige Baudezernent hat

der Öffentlichkeit da schon eine Radschnellwegverbindung als Lückenschluss nach Mannheim vorgeschlagen. Das war schon in den Ortsbeiräten, das verfolgen wir natürlich auch weiter. Zur Begrünung unterhalb: wir haben Grenzen, aber wir wollen hip und modern und nachhaltig unter der Brücke sein. Alexander Thewalt wollte dazu noch etwas sagen.

Herr Thewalt: Unter der Brücke ist natürlich nicht ausreichend Licht für Grün. Unsere Aufgabe ist aber beispielsweise Stützwände zu begrünen. Das machen wir heute viel mehr als früher. Sie haben das Beispiel Darmstadt genannt. So wie ich diesen Tunnel kenne, das ist ja eine Art südliche Umgehung der Innenstadt von Darmstadt, sind die Stützwände links und rechts, wenn man auf den Tunnel zufährt grün sowie das Tunnelportal mit Rankpflanzen, sodass man in ein grünes Loch reinfährt, als würde man in einen Wald fahren. Das ist eine Aufgabe, der wir uns stellen: An allen Stützwänden, an allen Bauwerken, die der Stadt gehören. Bei der Hochstraße Süd haben wir den Eisenbahndamm, der früher wirklich ein Damm war (früher sind die Kinder auf dem Eisenbahndamm hoch und runter gerannt und haben die Kohlen aus den Zügen gestohlen). Das geht heute nicht mehr, weil es zur Straßenbahn hin mehr Gleise geworden sind: vier statt früher zwei. Da haben wir eine weiße Wand neben den Straßenbahngleisen, die ist teilweise begrünt, aber in einem Großteil ist die Wand nicht mehr begrünt. Die Wand gehört der Deutschen Bahn und wir sind bei der Bahn dran, dass die Wand wieder ordentlich begrünt wird - das gehört einfach dazu heute. Heute noch mehr als letztes Jahr, vor allem auch wegen der Temperaturen in der Stadt. Das ist der Auftrag generell an uns, wenn wir die Stadt planen, so viel grün wie möglich einzuplanen. Zum einen zum Schattenspenden, zum anderen aber auch um die Wände zu verschönern und besser zu temperieren. Das ist ein Auftrag, der ist einfach da, und ich kann Ihnen da nur zustimmen. Auch Parkhäuser: Wir haben das große Parkhaus, wo die große Hornbachreklame dran ist - das sieht man jetzt schön, weil die Hochstraße weg ist. Das hat keine Begrünung, das ist leider ein privates Parkhaus, da haben wir keinen Einfluss, aber das sind so Wände, die man heute definitiv begrünen würde. Man kann sie begrünen, indem man Pflanzen unten im Trottoir einpflanzt, oder auch indem man immer mal wieder Kästen dranhängt in denen Pflanzen wachsen, die dann

auch automatisch bewässert werden über Systeme. Das wird auch oft im Nachhinein gemacht. Also unter Brücke geht es nicht, aber an Stützwänden, wie die Stützwand, die ich genannt habe, ist das ein Auftrag, der grundsätzlich da ist.

Frage: (a) Wie wird das Gelände unter der neuen Pilzhochstraße gestaltet? Inwiefern werden Bürger*innen mitgestalten können? Ist außer dem Fahrradweg und Parkplätzen weiteres geplant z.B. Freiflächen und Gestaltungsflächen zur Nutzung?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Es wird unter der Brücke einen drei bis vier Meter breiten Radweg geben, einige Parkplätze für Einwohner*innen und übrige Flächen, für die noch keine Ideen formuliert wurden. Es wird an LEDs gedacht. Eine weitere Idee wäre die Brücke anzustrahlen, um sie netter zu gestalten. Davon ist aber noch nichts spruchreif.

Frau Steinruck: Bürger*innen können gerne Ideen schicken z.B. Fotos, um den Platz unter der Brücke freundlich und offen zu gestalten. So wie das Gelände um den Berliner Platz am Verwaltungshaus entsiegelt wird und mehr Grün entsteht, so soll das ganze Areal im Blick behalten werden. Wir erhalten immer wieder schöne Gestaltungsbeispiele. Die Bürgerinnen und Bürger schicken uns auch öfters mal etwas zu, wir gucken uns das selbst in Fachzeitschriften an oder finden auch einfach mal zufällig Anregungen, wenn wir irgendwo unterwegs sind. Wir wollen das natürlich auch so qualitativ hochwertig gestalten, wie so etwas unter einer Brücke sein kann. Freundlich, offen, kein Angstraum. Wir wollen auch den Teil der Stadt rund um den Berliner Platz, da wo jetzt auch das neue Pfalzwerkeverwaltungshaus entsteht, aus Sicht der Stadtentwicklung positiver gestalten z.B. Entsiegelung, mehr Grün. Wir werden das ganze Areal im Blick haben.

Frage: (b) Es scheint auf den Fotos so, dass die Pfeiler der neuen Brücke nicht so massig sind, wie bei der Pilzhochstraße. Wie soll dieser Raum unter der Brücke in Zukunft genutzt werden?

Antwort: Nach der Variantenwahl durch den Stadtrat am 29. November 2021 wird grünes Licht gegeben, um die Fläche unter der Brücke genauer zu planen. Neben dem Radweg wird die Gestaltung der Fläche unter der Brücke gemeinsam mit der Stadtplanung und anderen Beteiligten optimiert. Die Gestaltung der Fläche sollte im nächsten Jahr etwas Form annehmen.

Frage: (b) Ist es rechtlich möglich unter der Brücke, neben dem geplanten Rad-schnellweg, Gebäude (z.B. festes WC-Gebäude, mobile Container, feste Marktstände) zu errichten? Vielleicht kann man durch Ergänzungen zu Radweg und Parkplätzen den Raum attraktiver und nutzbarer zu gestalten.

Antwort: Nach der Variantenwahl durch den Stadtrat am 29. November 2021 wird grünes Licht gegeben, um die Fläche unter der Brücke genauer zu planen. Neben dem Radweg wird die Gestaltung der Fläche unter der Brücke gemeinsam mit der Stadtplanung und anderen Beteiligten optimiert. Die Gestaltung der Fläche sollte im nächsten Jahr etwas Form annehmen.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

4.2. Leistungsfähigkeit und Sicherheit

Dem Themenbereich Leistungsfähigkeit und Sicherheit wurden fünf Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Schutzvorkehrungen auf der Brücke**, **Geschwindigkeitsbegrenzung und Belastbarkeit der Brücke** unterteilt. Am häufigsten wurden Fragen zu Schutzvorkehrungen auf der Brücke (drei Fragen) gestellt (s. Abbildung 11).

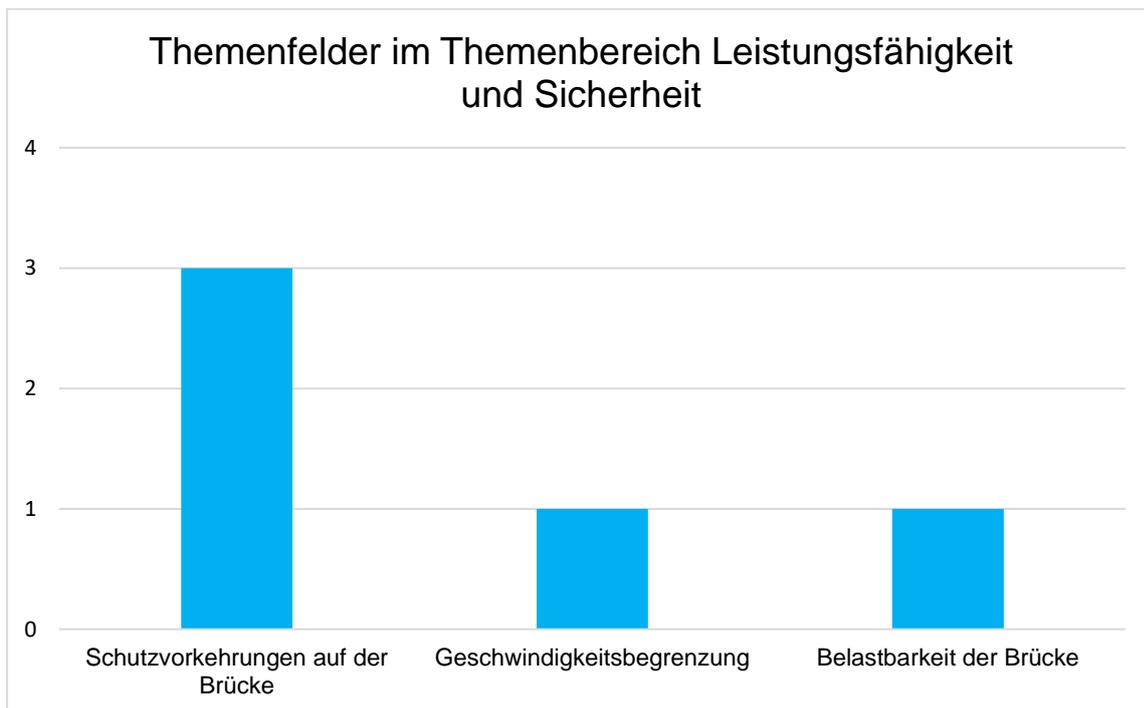


Abbildung 11: Themenbereich Leistungsfähigkeit und Sicherheit

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Themenbereich: Leistungsfähigkeit und Sicherheit

Themenfeld: Schutzvorkehrungen auf der Brücke

Frage: (c) Warum müssen Schutzplanken montiert werden? Wenn bei Brückenbauwerken im Stadtgebiet und einer Höchstgeschwindigkeit von 50kmh lediglich ein Schrammboard mit einer Höhe von 15 cm nötig sei, sowie ein Geländer mit Seil im Handlauf.

Antwort: *Herr Nasser:* Diese Schutzeinrichtungen, die wir in Deutschland jetzt haben, haben sich über Jahre entwickelt. Wir haben jetzt ein System, das sehr intelligent ist. Wenn ein Auto fährt und vom Weg abkommt, dann haben wir erstmal diese 15cm Schwelle, die versucht, das Auto zurück auf die Fahrbahn zu lenken. Wenn das nicht gelingt, dann kann die Kraft, die das Auto mitbringt, nur von einer verformbaren Schutzplanke aufgenommen werden. Verformbar, damit auch der Fahrer nicht darunter leidet. Wenn wir eine Schutzeinrichtung aus Stahl haben, dann prallt das Auto direkt auf ein starres System. Das ist sehr gefährlich für die Insassen. Das verformbare System ist die zweite Stufe, um zu verhindern, dass das Fahrzeug von der Brücke fällt. Wenn das alles nichts hilft, kommt die dritte Stufe: das Geländer mit Seil. Wenn die Geschwindigkeit sehr hoch ist, verhindert es, dass das Auto von der Brücke abkommt. Diese Schutzeinrichtungen werden statisch gemessen und berechnet. Wir haben beispielsweise eine Kraft von 200 Kilonewton, die auf die Schutzplanke prallt, die ja auch verankert ist - wir wissen, dass alles sicher ist für den Fahrer oben, aber auch für die Autos unten.

Herr Berlenbach: Das geht jetzt sehr tief in die technischen Vorschriften. Es stimmt, normalerweise braucht man, wenn man einen Bordstein hat, bei Tempo 50 keine Schutzplanke. Aber es ist auch immer eine Frage von Gefährdung: Wir haben unten drunter Straßenbahnverkehr. Sollte dort ein Auto oder ein LKW von der Brücke runterfallen, dann ist die Gefährdung für die Insassen der Straßenbahn sehr groß. Aus diesem Grund ist hier zwingend eine Schutzplanke erforderlich. Das sieht man ja auch im Gebirge: da ist man selten

schneller als 50km/h, aber trotzdem gibt es Schutzplanken, wenn dort ein steiler Abhang ist, den man hinunterstürzen kann. Es ist also auch immer noch die Gefährdung für die anderen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

Frage: (c) Aber auf der Konrad-Adenauer-Brücke sind auch keine Schutzplanken? Warum sind Schutzplanken auf der neuen Brücke vorgesehen?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Die Konrad-Adenauer-Brücke hat Schrammborde, die sind deutlich höher als 15 Zentimeter. Ich glaube, wir haben da 25 Zentimeter. Zweitens haben wir einen sehr breiten, fünf Meter breiten Gehweg. Wir haben ja auf der einen Seite die Deutsche Bahn, das wäre eine Gefährdung. Auf der anderen Seite haben wir den Rhein, da gefährdet sich der Autofahrer selbst. Wir sagen eigentlich immer, dass wir den Eigenschutz nicht bieten. Wir bieten den Schutz für andere. Unten auf dem Rhein sind natürlich Kreuzfahrtschiffe unterwegs, das muss man berücksichtigen. Aber die Brücke ist 1958 gebaut worden und nicht 2021. Es werden nicht alle Bauwerke ständig nach den neuesten Normen angepasst, dann wäre man nur noch am Reparieren.

Herr Nasser: Wir haben uns sogar mit dem Bereichsleiter mal darüber unterhalten: Irgendwann muss jemand anfangen sicher zu bauen. Wenn wir uns an der Vergangenheit orientieren, dann machen wir es nicht besser. Wir wollen die Gelegenheit nutzen, es sicherer zu machen und dann bei der Weißen Hochstraße, und irgendwann der Pylonbrücke, eine Richtlinie zu entwickeln, die die Sicherheit garantiert für die Fahrer auf der Brücke, sowie der Menschen unterhalb der Brücke.

Frage: (a) Frage: Klar, es geht um Lärm. Ich habe in Erinnerung, dass auch von Lärmschutzwänden die Rede war. Zumindest, oder vor allem im Bereich der Dammstraße, also der Abfahrtsspur, wegen der Kita dort, so dass man dort also nur sehr viel weniger von dem Verkehr mitbekommen würde in Zukunft. Auf der Simulation war das natürlich sehr schön filigran von oben und unten dargestellt, aber mit Lärmschutzwänden würden wahrscheinlich doch beide Varianten relativ ähnlich aussehen und ich kann mir vorstellen, dass die Anwohner*innen im Mosch-Hochhaus usw. doch auch mehr Wert auf Lärmschutz legen würden als die Autofahrer*innen auf den filigranen Eindruck bei

der Überfahrt, also das kam mir jetzt eher wie ein sekundärer Aspekt vor. Das würde für mich jetzt die Betonvariante und die Stahlvariante in der Gestaltung relativ angleichen. Das kann man dann natürlich auch farblich so gestalten, dass es nicht so stark unterschiedlich aussieht. Mir ist aber jetzt vor allem bei der Argumentation der Sicherheit aufgefallen, dass wenn ein LKW an eine Stahlwand ranfährt, dann ist die natürlich ein bisschen beschädigt, aber der LKW bleibt oben. Ich habe jetzt so Horrorbilder in Erinnerung, von Brücken, wo irgendwelche LKWs über die Brüstung nach unten hängen, oder auch ganz runtergefliegen sind. Das wäre jetzt natürlich bei der schönen filigrane Betonvariante, so wie sie jetzt dargestellt ist, nur als normale Leitplanken außen entlang, da würde wahrscheinlich ein LKW oder ein Auto, wenn es wirklich mal heftig krachen würde, runterfliegen. Also unter den Aspekt Sicherheit wäre dann eine Lärmschutzwand, die stabil genug ist, wahrscheinlich doch auch unabdingbar, nehme ich an.

(a) Zusammenfassung der Moderation: Inwiefern unterscheiden sich dann die Varianten noch, wenn sie beide Lärmschutzwände haben werden? Ist die Betonvariante wirklich sicherer, obwohl die Brüstung weniger hoch ist?

Antwort: *Herr Nasser:* Ich möchte erstmal kurz sagen, dass alle Brücken in Deutschland ein Rückhaltesystem haben. Das Rückhaltesystem wirkt durch verschiedene Stufen. Das heißt das Auto bzw. der LKW wird mit Sicherheit nicht unten landen. Auch die Brücken, die über Täler oder so gehen. Diese Rückhaltesysteme, die beide Brücken haben, sind sicher. Ich meine, wenn nun ein LKW utopisch mit 100 km/h fährt und unbedingt runter will, dann weiß ich nicht, ob man das überhaupt machen kann. Aber wir haben erstmal den Bordstein, der schützt und verhindert, dass LKW oder PKW runterfallen. Dann haben wir die sogenannte Super-Rail-Schutzplanke, die das verhindert, und es gibt auch in dem Geländer ein Seil, welches ein Runterfallen der LKW bzw. PKW verhindert. Das ist eine deutschlandweit anerkannte Regel der Technik, welche auch schützt. Was den Stahl betrifft, was Sie erwähnt haben. Das Problem ist, dass diese Schutzsysteme verformbar sind, daher bauen wir bei vielen LKWs kein festes System, weil das bei einem Unfall nicht so gut funktioniert,

sondern ein Verformbares. Wenn das Schutzsystem sich verformt, dann werden die Stahlträger praktisch beschädigt. Die Schutzsysteme sind aber für beide Varianten praktisch identisch.

Herr Thewalt: Ich wollte auch etwas zu dem Thema Sicherheit sagen und dann gerne zu der Lärmschutzfrage an den Herrn Berlenbach übergeben. Zur Sicherheit ist natürlich auch die Geschwindigkeit, die wir auf der Brücke haben, interessant. Wir werden eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h haben und wir fahren relativ kurvenfrei. Wir fahren relativ gerade über die Brücke. Das heißt: Es gehört sehr viel dazu, dass tatsächlich ein Kraftfahrzeug vom Weg abkommt und in der Schutzplanke, dem Bordstein oder dann im Handlauf landet. Dieses Seil im Handlauf wird bei jeder Brücke gemacht. In dem Handlauf, das ist also unsichtbar. Das ist ein Seil, ein Stahlseil. Das ist stärker als einen Zentimeter und das geht schon fast in die Dimension und auch in die Reißfestigkeit von den Seilen, die wie an der Pylonbrücke als Schrägseil, die die ganze Brücke tragen, zum Beispiel haben. Diese Seile sind immer wieder fest verankert zwischendurch, so dass sie natürlich elastisch reagieren können, aber nicht reißen. Lärmschutzwände werden ja heutzutage gerne aus durchsichtigem Material gemacht und alle Lärmschutzwände ersetzen ein Geländer, haben aber auch wieder diesen Handlauf, wo dieses Stahlseil drin ist. Das ist dann in der Höhe zwischen einem Meter und einem Meter zwanzig. Wir haben aber auf jeden Fall diese zwei Sicherheitsstufen bei der Brücke und das ist in ganz Deutschland, Herr Nasser hat es erläutert, genau der eingeführte Standard, die Vorschriften, das Regelwerk was wir genauso auch erfüllen werden. Direkt zur Lärmschutzwand Herr Berlenbach bitte.

Themenfeld: Geschwindigkeitsbegrenzung

Frage: (c) Wie kann sichergestellt werden, dass auf den Straßen nicht gerast wird?

Antwort: *Andreas Schwarz:* Zur Geschwindigkeit: Was die Geschwindigkeitskontrolle angeht, werden wir weniger eine Frage des ruhenden Verkehrs auf der Hochstraße haben. Da werden wir natürlich unseren Anteil leisten. Entweder selbst, da wo wir zuständig sind oder auch bei Fragen, die nicht in kommunaler

Verantwortung sind. Wir werden natürlich auch die Polizei einbinden, die natürlich hier auch unterwegs ist. Das ist wie bisher: Wenn man zu schnell unterwegs ist, kann man sich sicher sein, dass man nicht ungestraft über die Hochstraßen fahren darf.

Jutta Steinruck: Und es wird scheinbar immer teurer.

Andreas Schwarz: Frau Oberbürgermeisterin spricht gerade die neue Straßenverkehrsordnung an, die gerade im Hinblick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen den Bußgeldkatalog nach oben gehoben hat. Aber das haben die Verkehrsteilnehmer*innen ja weitestgehend selbst im Griff, um die Kosten herumzukommen.

Themenfeld: Belastbarkeit der Brücke

Frage: (c) Zur weißen Hochstraße: Inwieweit gehen die Bauwerksprüfungen an der Straße von der Oberfläche in die Tiefe? Wurden Chloriduntersuchungen gemacht?

Antwort: *Herr Nasser:* Wir haben eine zweistufige statische Berechnung gemacht und wir haben festgehalten, was unsere Brücke alles kann. Die Defizite haben wir festgehalten und haben ein Ingenieurbüro mit den Planungen für die Sanierungen beauftragt. Diese Brücke wird auf Herz und Nieren geprüft und daraus resultierend wird eine Liste erstellt, in der alle erforderlichen Untersuchungen festgehalten werden. Darin enthalten sind Zugfestigkeit, Chloriduntersuchung und Weiteres. Wenn die Planung und die Untersuchungen so weit sind, können wir gemeinsam mit dem Ingenieurbüro erörtern, was wir machen und wie die Sanierung aussieht. Wir sind also zweigleisig gefahren: Bei der statischen Berechnung der Brücke, wurde jede Reserve im Beton und Stahl auch aktiviert. Wir haben Ergebnisse und jetzt prüfen wir die Brücke auf Herz und Nieren. Es werden Resultate herauskommen, es wird eine Liste von Bauuntersuchungen gemacht und dann werden wir die Brücke sanieren. Wir werden nichts außer Acht lassen und jede erforderliche Untersuchung durchführen.

Jutta Steinruck: Ich würde gerne ergänzen: Als Nicht-Bauingenieurin, die damals neu ins Amt gekommen ist, habe ich damals mitbekommen, wie detailliert

laufende Bauuntersuchungen tatsächlich stattfanden. Von Anfang an habe ich die Untersuchungsergebnisse mitverfolgt und die weiße Hochstraße haben wir sehr eingehend untersucht. Ich kann mich an schlaflose Nächte erinnern, die ich bis zum Ergebnis damals hatte. Wir haben viele laufende Untersuchungen und es ist nie etwas dem Zufall überlassen worden. Ob eine Brücke saniert werden muss oder nicht, da gibt es ein sehr strenges Regelwerk, wann welche Untersuchung gemacht werden muss.

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

4.3. Lärm- und Emissionsschutz

Dem Themenbereich Lärm- und Emissionsschutz wurden drei Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Lärm und Emissionen während der Bauphase und Planungen zum Lärmschutz** unterteilt (s. Abbildung 12). Bei diesem Themenfeld stießen insbesondere die Planungen zum Lärmschutz (zwei Fragen) auf Interesse. Neben dem Themenfeld Nachhaltigkeit wurden in diesem Themenfeld am wenigsten Fragen gestellt.

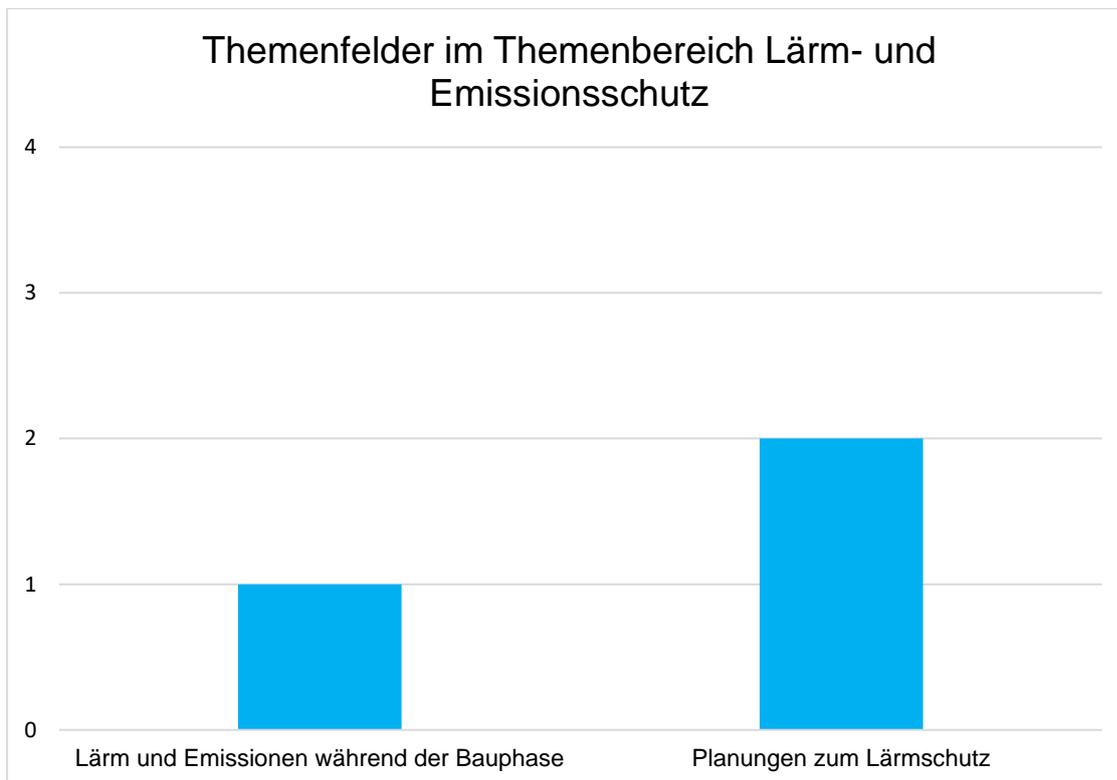


Abbildung 12: Themenbereich Lärm- und Emissionsschutz

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Themenbereich: Lärm- und Emissionsschutz

Themenfeld: Lärm und Emissionen während der Bauphase

Frage: (b) Hallo, kann man schon etwas sagen, wie sich die Baustelle dann auf die Anwohner auswirken wird? Also was Sperrungen, Lärm oder Erreichbarkeit von Häusern und Parkplätzen angeht? Vielen Dank.

Antwort: Bauablauf und Bauverfahren werden so gewählt, dass die Anwohnerinnen und Anwohner so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. So ist geplant, weitgehend auf Nacht- und Wochenendarbeiten zu verzichten.

Für die Gesamtmaßnahme werden Gutachten über Baulärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe erstellt. Diese bilden die Grundlage für die Ausschreibungen der Maßnahme und den Leitfaden, an den sich die ausführenden Firmen zu halten haben.

In Bezug auf die querenden Straßen wird sichergestellt, dass mindestens eine querende Verbindung (Berliner Straße oder Mundenheimer Straße) nutzbar ist. Zufahrten zu Wohngrundstücken werden bis auf ggf. erforderliche kurzzeitige Sperrungen immer offengehalten werden.

Themenfeld: Planungen zum Lärmschutz

Frage: (c) Warum gibts es keinen Lärmschutz? Warum kann man keinen Lärmschutz auf den Bildern (in dem Fachvortrag zur neuen Brücke der Hochstraße Süd) sehen?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Im Planungsbeschleunigungsgesetz gibt es die Vorgabe, dass das Bauwerk fast so aussehen muss wie das Alte. Das Alte hatte keine Lärmschutzwände. Aber wir haben getan, was geht - wir werden lärmoptimierten Asphalt einbauen und wir haben die Geschwindigkeit reduziert. Beides führt dazu, dass wir eine Lärmreduzierung von über drei Dezibel haben. Das heißt, die neue Straße ist nur noch halb so laut wie die Alte. Das ist schon ein großer Schritt.

Frage: (a) Wie sieht es bei der Hochstraße Süd mit den Lärmschutzwänden aus?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Eine Lärmschutzwand ist nicht möglich, da sie dem Planungsbeschleunigungsgesetz widersprechen würde. Andere Mechanismen wurden ergriffen, wie lärmreduzierender Asphalt.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

4.4. Nachhaltigkeit

Dem Themenbereich Nachhaltigkeit wurden drei Fragen zugeordnet. Dementsprechend waren die Anliegen und Nachfragen gemeinsam mit dem Themenbereich Lärm- und Emissionsschutz am geringsten. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Berücksichtigung des ökologischen Fußabdrucks, Weiternutzung der Gründungen und Unterhalt** unterteilt (s. Abbildung 13).

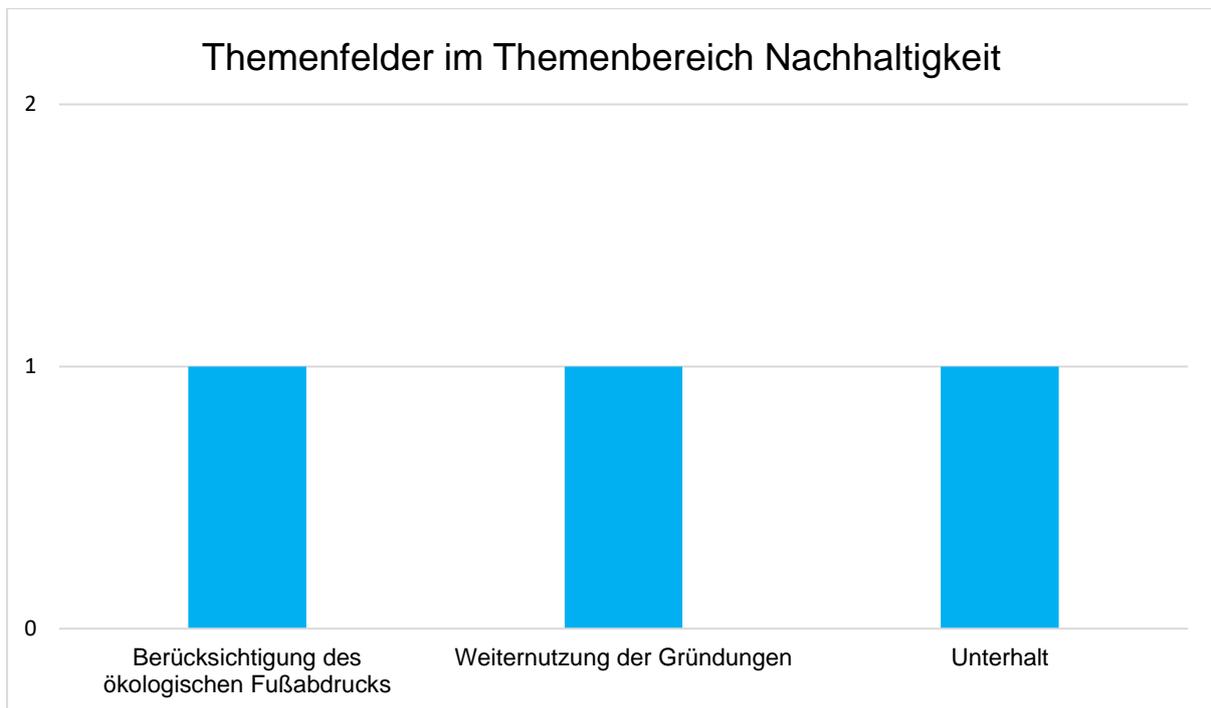


Abbildung 13: Themenbereich Nachhaltigkeit

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Themenbereich: Nachhaltigkeit

Themenfeld: Berücksichtigung des ökologischen Fußabdrucks

Frage: (b) Wie wäre es ein Brückenmodell anhand der Emissionen auszuwählen, aber nicht nur vom Baumaterial her, sondern eben auch Fahrwege der Baumaschinen etc. und ebenso die Wartung? Zudem gibt es doch die kleinen Windräder für den Straßenverkehr die durch den Fahrtwind Stromerzeugen. Diese könnte man doch auch einplanen? Und viel mehr Grün drumherum.

Antwort: Selbstverständlich fließen in die Bewertung der Varianten und der gewählten Bauverfahren auch Umweltbelange ein. Die Baustellenlogistik wird so organisiert werden, dass sowohl innerhalb, aber auch außerhalb der Baustelle nur die unbedingt erforderlichen Verkehre stattfinden. Dabei werden auch die noch vorhandenen Zufahrten der "alten Pilzhochstraße" eine entscheidende Rolle spielen.

Innerhalb der Baustelle wird großer Wert auf die Wiederverwendung von Materialien gelegt, so zum Beispiel bei Schalmaterialien, durch die Nutzung standardisierter Geometrien.

Für die Baustelle wird ein Lärm- und Schadstoffgutachten speziell für die Bauausführung erstellt, in dem die entsprechenden Standards für die Baumaschinen (lärmgemindert, sauber u.ä.) sowie die Baustoffe unter Beachtung der einzuhaltenden Grenzwerte vorgegeben werden.

Alternative Energiequellen werden natürlich auch für die Ausstattung des neuen Bauwerkes in Betracht gezogen. So sind u.a. Solarpaneele für die Beleuchtung von Hinweistafeln im Gespräch. Diese haben Vorteile hinsichtlich der Geräusentwicklung gegenüber Windrädern.

Die Gestaltung des Umfeldes und des Raumes unter der neuen Brücke sind aktuell noch in der Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern der Stadt.

Themenfeld: Weiternutzungen der Gründungen

Frage: (b) Können die Gründungen der abgebrochenen Pilzhochstraße für die neue Hochstraße genutzt werden?

Antwort: Zum größten Teil nicht. Da anhand der Bestandsunterlagen keine ausreichenden Angaben zur derzeit gültigen Norm vorliegen, ist eine abschließende Bewertung der Tragfähigkeit der vorhandenen Pilzgründungen nicht möglich. Trotzdem werden die Bereiche wo sich neue und alte Gründungen überschneiden für jeden einzelnen Fall untersucht. Die optimierte Lösung für jede Gründung wird in enger Zusammenarbeit zwischen dem Bodengutachter und den Tragwerksplanern gemäß den aktuellen Normen ausgearbeitet.

Themenfeld: Unterhalt

Frage: (c) Wurden in der Planung zukünftige Instandsetzungen berücksichtigt, beispielsweise im Hinblick auf die Fahrbahnbreite, weil halbseitige Fahrbahnarbeiten nur bei bestimmten Fahrbahnbreiten möglich sind? Ergänzend: In den Videos sieht man, dass die Richtungsfahrbahnen voneinander getrennt sind, das war bei der Pilzhochstraße nicht der Fall und ermöglichte Mittelfahrestreifenüberfahrten bei der Sanierung. Wie ist es mit der Querung, bzw. mit der Möglichkeit eine Fahrbahn stillzulegen und einen Richtungswechsel zu ermöglichen?

Antwort: *Herr Nasser:* Getrennte Bauwerke heißt hier auch, dass wir beide Richtungen separat voneinander sanieren dürfen und können. Das heißt, wenn die Brücke irgendwann saniert werden muss - wir reden hier aber über 100 Jahre, oder 50 Jahre für eine klassische Instandsetzung - ist es möglich, dass wir in eine Richtung sanieren und die andere Richtung befahrbar ist. Dieser Übergang, dass wir die Spur wechseln, ist auch möglich. Wir haben das in der statischen Berechnung mitberücksichtigt, dass auch ein Umschwenken von einer Seite auf die andere möglich ist.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

4.5. Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit

Dem Themenbereich Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit wurden zwölf Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Finanzierung, Variantenprüfung, Bauliche Maßnahmen, Auswirkungen auf die restliche Hochstraße, Einschränkungen während der Bauzeit und Einhaltung des Zeitplans** unterteilt (s. Abbildung 14). In diesem Themenbereich interessierten sich die Bürger*innen insbesondere für die Einschränkungen während der Bauphase (vier Fragen).

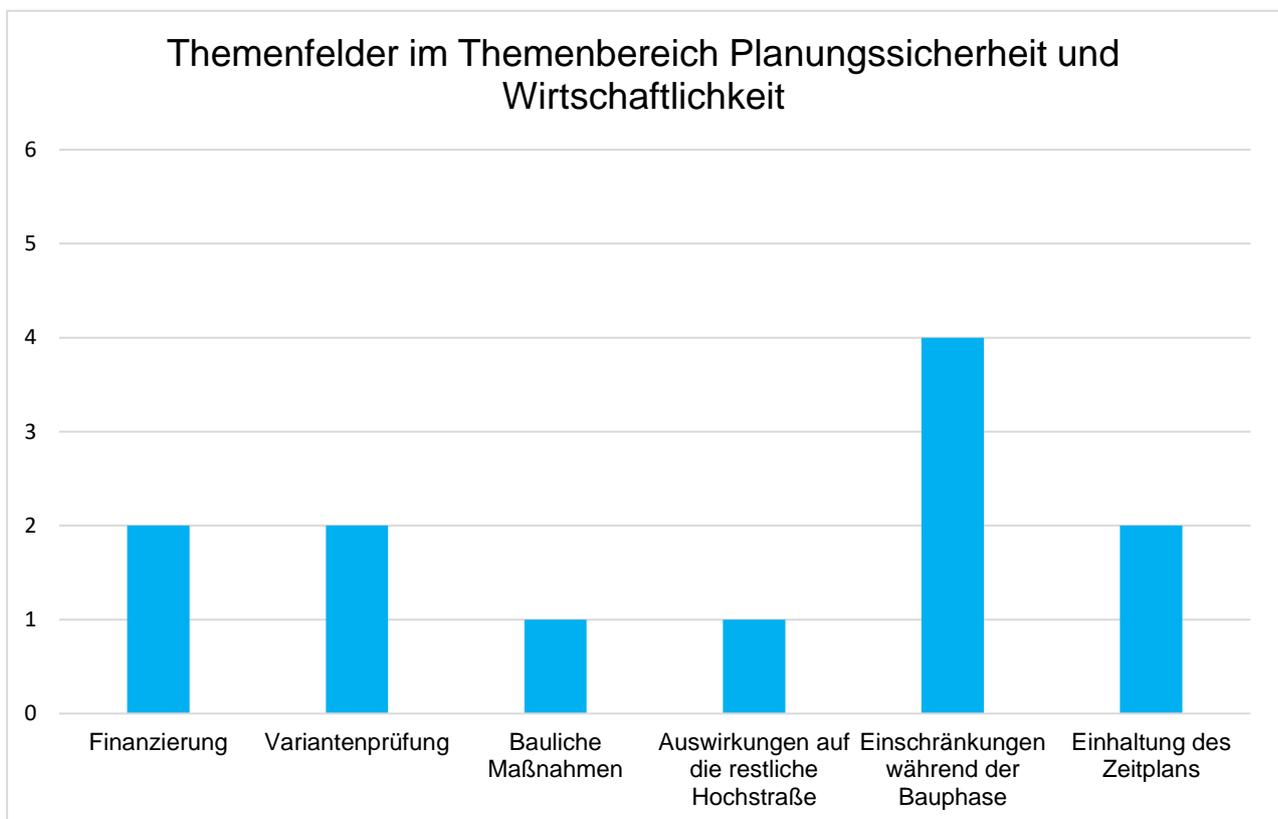


Abbildung 14: Themenbereich Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Themenbereich: Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit

Themenfeld: Finanzierung

Frage: (b) Die Finanzierung hängt in der Luft, Zugesagt für Stadtstraße a. 270 Millionen Euro. Wie lange werden die Verhandlungen andauern, da sich die Kosten allein für die Stadtstraße schon mehr als verdoppelt haben, nicht nur den Baupreisen geschuldet ebenso den Erkenntnissen aus der weitergeführten Planung. So wird es sich wohl um 1 Milliarde handeln. Die Flutkatastrophe wird wohl auch Bundes und Landesgelder binden. Wie realistisch ist es da 2022 eine Einigung hinzubekommen?

Antwort: Aufgrund der bisherigen Aussagen des Landes und des Bundes, sowie der Faktenlage, dass diese Infrastrukturbauwerke eine überregionale Bedeutung für die Menschen und die Wirtschaft haben, sehen wir den Verhandlungen optimistisch entgegen. Die Verhandlungen werden erneut aufgenommen, sobald umfassende Daten zu den Kosten aus den beiden Planungen und Genehmigungsverfahren vorliegen.

Selbstverständlich muss für alle Ausgaben der Stadt Ludwigshafen eine Ermächtigungsgrundlage im jeweiligen Haushaltsplan vorhanden sein. Diese sind geplant und bis einschließlich 2021 wurden die Ansätze sowie die Ermächtigungen für Folgejahre vom Stadtrat und der Kommunalaufsicht genehmigt.

Frage: (b) Der Neubau erscheint mir als außerordentlich teuer. 100 mio. € für 500m Hochstraße an bereits vorbereiteter Stelle, da lediglich ein Ersatzbau. Beispielsweise die deutlich anspruchsvollere Filstalbrücke (Länge 500m, Höhe 75m) der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm liegt mit Baukosten von 57 mio. € deutlich darunter. Wer wird hier über den Tisch gezogen?

Antwort: Wir können nur für den Ersatzbau der Pilzhochstraße sprechen. Bei der Kostenbetrachtung spielen allgemeine finanz- und wirtschaftspolitische Entwicklungen wie Inflationsrate, Zinsentwicklungen sowie insbesondere Baupreisentwicklung eine Rolle.

Themenfeld: Variantenprüfung

Frage: (b) Wurden außer den beiden Varianten noch andere Varianten untersucht und dann verworfen?

Antwort: Im Zuge der Vorplanung wurden andere Varianten in Betracht gezogen und untersucht. Sie wurden aber verworfen, weil sie erhebliche Änderungen gegenüber der vorhandenen Geometrie der "alten Pilzhochstraße" erfordern hätten.

Solche Änderungen würden aber ein langwieriges Planrechtsverfahren nach sich ziehen, was die geplante Fertigstellung der "neuen Pilzhochstraße" erheblich verzögern würde.

Zum Beispiel wurde eine Betonvariante mit größeren Stützweiten und Kastenquerschnitt mit größerer Konstruktionshöhe verworfen, da hierbei die Gradienten angehoben werden müssten, um den Höhenabstand zur Oberleitung der Straßenbahn einhalten zu können.

Frage: (b) So weit ich informiert bin, ist die Betonvariante die Präferierte? Abgesehen von den Kosten für die Betonvariante, die doch deutlich unter denen der Stahlvariante liegen, passt die Betonvariante besser in das Stadtbild, die Bilder zeigen eine offene Struktur, die sich in die Stadt sehr gut integriert. Das Video über die Varianten können sie an die Hasen verfüttern, das taugt nicht. Der Videomitschnitt Bürgerdialog kommt nicht ins Laufen. Der Datentransfer ist doch stark eingeschränkt. Leider.

Antwort: Genau, die Stadtverwaltung empfiehlt dem Stadtrat nach gründlicher Abwägung, die Planungen für den Bau der Betonbrücke zügig voranzutreiben. Wie sie zu dieser Einschätzung gelangt ist, können Sie hier nachlesen: www.ludwigshafen-diskutiert.de/dialog/informationen/abwaegung-anhand-vieler-kriterien. Die beiden von Ihnen angesprochenen Videos finden Sie auf unserem YouTube-Kanal, dort sollte die Übertragung problemlos möglich sein.

Überfahrt Hochstraße Süd - beide Konstruktionsvarianten: www.youtube.com/watch?v=2EU-POy33us

Bürgerforum: www.youtube.com/watch?v=4e8Hw0RTBzo

Themenfeld: Bauliche Maßnahmen

Frage: (b) Müssen zur Errichtung der neuen Brücke weitere bauliche Maßnahmen (Wasserleitungen, Gasleitungen Kanäle etc.) durchgeführt werden. Wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort: Der Ersatzbau wird zwecks Entwässerung an das Kanalnetz angeschlossen werden. Zur Errichtung der neuen Brücke und der Gestaltung der darunterliegenden Fläche sind weitere bauliche Maßnahmen erforderlich. Der genaue Umfang dieser Maßnahme wird sich in der kommenden Phase ergeben.

Eine entsprechende Vorrichtung für das Verlegen von Glasfaserkabel ist bei der Planung vorgesehen. Eine Verlegung von Glasfaserkabel ist jederzeit möglich.

Themenfeld: Auswirkungen auf die restliche Hochstraße

Frage: (a) Auswirkungen auf die restliche Hochstraße? Vielleicht ist damit auch noch die jetzige Hochstraße Nord gemeint, aber vielleicht auch auf die restliche Hochstraße, die weiße Hochstraße, mit welchen Auswirkungen ist zu rechnen?

Antwort: *Herr Nasser:* Was die Hochstraße Süd betrifft, haben wir die Zeit auch genutzt, in der wir den Ersatzbau realisieren, um die Weiße Hochstraße zu sanieren. Der Bauablauf läuft parallel und bevor der Ersatzbau errichtet ist, haben wir auch die Weiße Hochstraße saniert. Damit ist die gesamte Südachse von der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur A650 für die Zukunft befahrbar. Damit kann man auch die Arbeiten an der Hochstraße Nord aktiv vorantreiben.

Themenfeld: Einschränkungen während der Bauphase

Frage: (a) Vielen Dank, dass Sie so ein tolles Format hier aufleben lassen und die Bürger*innen informieren. Ich bin der Geschäftsführer vom Musikpark in Ludwigshafen. Sie werden sicher raten können, was ich fragen möchte. Wir hatten schon mal Einschränkungen bei dem Abriss der Hochstraße und natürlich sind

wir jetzt alle gebeutelt durch die Pandemie. Meine Frage ist jetzt inwiefern wieder Einschränkungen zu erwarten sind, wenn die Hochstraße neu gebaut wird.

Antwort: (a) *Frau Steinruck:* Wir waren sehr intensiv im Gespräch. Das war ja für die Diskothek am Berliner Platz nicht sehr einfach, diese Zeit. Das wissen wir und wir haben versucht, diese Zeit so erträglich wie möglich zu machen. Aber wir wissen, dass wir Ihnen viel zugemutet haben. Die technische Frage über den Bauablauf beantwortet dann Herr Berlenbach, der den Bauablauf dann doch besser kennt als ich. Wir haben Sie im Blick. Wir wissen, dass Sie mit der Sperrung unter der Hochstraße, dann mit dem Abriss der Hochstraße Süd und dann noch ergänzt durch Corona, eine der schwierigsten Situationen als Gewerbetreibender in Ludwigshafen erlebt haben. Das tut mir leid. Sie wissen, wir waren oft im Gespräch. Wir haben versucht, Ihnen so gut wie möglich zu helfen. Wir haben Sie im Blick, glauben sie mir. Der Herr Berlenbach und der Herr Nasser haben Sie im Blick.

Herr Berlenbach: Das Gute ist, wir sind ja jetzt planvoll unterwegs und nicht so von der Not getrieben und das ist natürlich ganz wichtig. Das ganze Gebäude ist ja auch versorgt von der Rückseite. Da ist ja ein Müllabtransport, Warenlieferungen finden von der Rückseite statt und das wird natürlich bei der Planung berücksichtigt, dass das immer möglich ist. Grade bei Ihnen geht ja ein ganz wichtiger Fluchtweg über die Straßenbahnschienen rüber zum Bahnhof, oder zu dieser Auffahrt zur Konrad-Adenauer-Brücke und der muss auch die ganze Zeit in Betrieb bleiben. Also vielleicht wird mal am Wochenende irgendwo eine Sperrung, oder bei Ihnen wäre es wahrscheinlich in der Woche besser, das müssen wir dann untereinander abstimmen, über ein-zwei Tage sein, um irgendeinen Bauzustand aufzubauen, um ein Gerüst zu errichten. Aber über die große Zeit wird es da keine Einschränkungen geben.

Frau Steinruck: Eine kleine Ergänzung: Wir hatten im Verlauf der kritischen Phase auch einen Baustellenbetreuer. Jemanden, der als Ansprechpartner unmittelbar vor Ort war, Besuche gemacht hat und direkt informiert hat. Das werden wir natürlich wieder machen. Herr Jung, der das damals schon so hervorragend gemacht hat, wird auch die zukünftigen Bauvorhaben am Berliner Platz, an der Hochstraße Süd, am Lückenschluss begleiten. Ich denke es ist

wichtig, dass wir Probleme frühzeitig erkennen, wenn es welche gibt, und dass wir im direkten Dialog mit Betroffenen stehen. Das hat sich bei dem letzten Mal bewährt und dieses Mal können wir sogar planen.

Frage: (a) Die Auswirkungen auf den ÖPNV: Gibt es Einschränkungen? Was kann man grundsätzlich zum ÖPNV sagen? Wie sieht es jetzt mit der neuen Brücke aus während der Bauzeit und danach?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Während der Bauzeit müssen wir eine Brücke über die Straßenbahn hinweg bauen und das wird erfolgen, indem man die Brücke höher baut, als sie später ist. Und klar, für dieses Hinstellen des Gerüsts und so weiter wird es mal Wochenendsperrungen für die Straßenbahn geben, ohne das wird man nicht auskommen. Aber die gesamte Bauzeit über stellt man die Brücke dann wie gesagt deutlich höher her und lässt sie dann in relativ kurzer Zeit auf die Pfeiler ab. Das ist ganz beeindruckend, das wird dann auch sehenswert sein, wenn da diese große Brücke auf die Pfeiler abgesetzt wird. Es ist ganz wichtig, dass wir die Straßenbahn jetzt nicht deutlich beeinträchtigen. Also wie gesagt: Es wird mal Wochenendsperrungen geben, es muss eine Baustelleneinrichtung aufgebaut werden und es müssen Bauzustände umgebaut werden, aber über die große Zeit der Bauzeit wird die Straßenbahn ungestört unter der Brücke durchfahren sowie die Busse auch.

Frage: (b) Wie stark und wie lange werden die Straßenbahn-Verbindungen vom Berliner Platz über Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim während der Bauphase der neuen Brücke beeinträchtigt sein?

Antwort: Die wichtigen Querungen, Mundenheimer Straße und Berliner Straße sowie Faktorkurve befinden sich im direkten Baubereich. Die neue Brücke soll dabei so hergestellt werden, dass der Öffentliche Personennahverkehr, aber auch die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radverkehr bis auf wenige Tage wie gewohnt von der Innenstadt nach Süd und zurück pendeln können.

Frage: (b) Wird während des Baus die Durchfahrt zur Mundenheimer Straße für längere Zeit gesperrt?

Antwort: Die wichtigen Querungen, Mundenheimer Straße und Berliner Straße sowie Faktorkurve befinden sich im direkten Baubereich.

Die neue Brücke soll dabei so hergestellt werden, dass der Öffentliche Personennahverkehr, aber auch die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radverkehr bis auf wenige Tage wie gewohnt von der Innenstadt nach Süd und zurück pendeln können.

Für die Herstellung der Brückenüberbauten sind Verfahren vorgesehen, die eine längere Sperrung der Gleise vermeiden: Kurzzeitige Sperrungen (einzelne Tage bzw. Tagesabschnitte) für den Einbau von Baubehelfen werden sich nicht ganz vermeiden lassen. Soweit es möglich ist werden die Einschränkungen an den Wochenenden bzw. in Nachtstunden geplant.

Themenfeld: Einhaltung des Zeitplans

Frage: (c) Wenn die Sperrpausen, so wie sie vorgesehen sind, nicht eingehalten werden könnten, was würde das dann für die Planungen bedeuten? Auf welcher Grundlage wurden die Kosten ermittelt und sind die Vorplanungen abgeschlossen?

Antwort: Herr Thewalt: Die Sperrpausen sind ja Sperrpausen für die Eisenbahn, ich denke, das ist damit gemeint. Also wann keine Züge fahren, in welcher Nacht, an welchem Wochenende mal eine längere Sperrpause ist für uns. Wir haben ja eine ganze Menge Gleise dort, das heißt das ist auch gleisspezifisch durchgesprochen. Das ist eine Planung für die nächsten Jahre, die Bahn macht auch ihre Fahrpläne daraufhin. Das ist die optimale Planung. Wir kennen die Fahrpläne bei der Bahn, es muss Fahrpläne geben, und wenn etwas durcheinanderkommt, dann kommt etwas durcheinander. Das erlebt jeder Eisenbahngast. Die Frage ist also: hypothetisch, weil die Sperrpausen so früh wie möglich für jede Baustelle Deutschlands abgestimmt werden, damit die Bahn überhaupt eine Chance hat, ihre Fahrpläne darauf abzustimmen. Jeder Güterzug hat einen Fahrplan, das ist nicht allen bewusst. Nicht nur die Personenzüge haben Fahrpläne, auch die Güterzüge haben Fahrpläne, damit die Betriebe sich darauf verlassen können, wann genau Waren ankommen. Die Sperrpausen

sind also über Jahre hinweg vereinbart und es gibt immer im Bauablauf Möglichkeiten, diese zu ändern und anzupassen. Wenn man sieht, welche Gleise wir mit der Brücke überqueren, kann man immer im Bauablauf Anpassungen machen, aber man macht einen fixen Fahrplan, der liegt dann der Planung zu Grunde, der liegt nachher auch der Ausschreibung für die Brückenbaumaßnahmen zu Grunde. Das war zu den Sperrpausen.

Herr Berlenbach: Die Frage war zur Kostenermittlung und ob die Vorplanung abgeschlossen ist. Also die Vorplanung ist abgeschlossen, wir haben da jetzt auch die Kostenschätzung vorliegen. Das ist der große Schritt und wir werden dann jetzt den Stadtrat befragen, was weiterverfolgt werden soll. Wir starten dann an diesem Tag in die Entwurfsplanung. Also die Vorplanung ist abgeschlossen, die Kostenermittlung ist eine Kostenschätzung - da gibts ja zu dem Planungsstand immer noch eine Drift. Die beträgt +- 30 Prozent bei der Vorplanung bei der Kostenschätzung, bei der Entwurfsplanung wird es dann deutlich weniger: da sind es nur noch 15 Prozent. Dann gibt es noch den Kostenschlag, das ist kurz bevor man ausschreibt. Das ist unser Preis, unser Leistungsverzeichnis, da ist dann die Kostendrift nicht mehr so groß.

Frage: (b) Den Italienern sagt man ja als nach, sie wären in mancher Hinsicht, wie beim Bau von Großprojekten nicht unbedingt die Schnellsten. Aber Sie bekamen es fertig die eingebrochene Morandi Brücke in Genua in recht kurzer Zeit wieder aufzubauen. Im August 2018 geschah das Unglück und fast zwei Jahre später, wurden inmitten der Corona-Krise die Arbeiten am Neubau abgeschlossen. Das waren 1067 Meter in 310 Tagen. Warum geht es dort und bei uns nicht?

Antwort: Die beiden Bauwerke sind in keinster Weise zu vergleichen. Dem Bau der Brücke in Genua ging ein sehr tragisches Ereignis voraus. In Ludwigshafen wurde die Pilzhochstraße am 22. August 2019 im Ergebnis der turnusmäßigen Begutachtungen gesperrt, am 20. November 2019 der Bereich darunter. Niemand ist zu Schaden gekommen.

Es gibt ein EU-weites Vergabegesetz, was im Fall der Pilzhochstraße eingehalten werden muss. Die hierbei einzuhaltenden Fristen werden auf ein Minimum beschränkt.

Die Pilzhochstraße wird auf der Basis geltender Vorschriften planmäßig erneuert.

Nach dem Stadtratsbeschluss im Dezember 2019 richtete die beauftragte Abrißfirma bereits im Januar 2020 die Baustelle ein. Der Abriss war kein leichtes Unterfangen, denn die Pilzhochstraße musste im dicht besiedelten innerstädtischen Bereich sicher und erschütterungsarm abgerissen werden. Zudem liegen unter der Trasse wichtige Versorgungsleitungen, gleich daneben der Bahndamm.

Parallel zum Abriss wurden Anfang 2020 die vorgeschriebenen Vergabeverfahren eingeleitet, um die Planungsleistungen zu vergeben.

Mit der Entscheidung des Stadtrates, der am 29. November 2021 zu einer Sondersitzung zusammentritt, wird die Vorplanungsphase abgeschlossen und eine neue Phase, die so genannte Entwurfsplanung, beginnt. Hier werden die Planungsergebnisse noch einmal verfeinert und konkretisiert. Die Entwurfsplanung mündet in das fertige Planungskonzept mit allen festgelegten Parametern und bildet die Basis für die Ausführungsplanung.

Das Planungsbeschleunigungsgesetz ist Grundlage für dieses insgesamt sehr zügige Verfahren, da ein aufwändiges und Jahre in Anspruch nehmendes Planfeststellungsverfahren (wie bei der Hochstraße Nord) hier nicht nötig ist.

In der Folge werden dann bereits 2022 Ausschreibungen vorbereitet und durchgeführt und die formalen Vergabeverfahren werden eingeleitet. Die Stadtverwaltung will 2023 mit dem Bau der neuen Brücke beginnen, um pünktlich Ende 2025 mit allen Arbeiten fertig zu sein. Dann wird die Hochstraße Süd wieder voll befahrbar sein.

Bei Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen wird der Ersatzbau der Pilzhochstraße in einer außerordentlich kurzen Bearbeitungszeit realisiert.

(a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

(b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog

(c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

4.6. Sonstiges

Dem Themenbereich Sonstiges wurden fünf Fragen zugeordnet. Für einen besseren Überblick sind die Fragen in die Themenfelder **Zwischennutzung vor dem Neubau, Situation nach der Fertigstellung, Rathaus und Rathaus-Center und Bürgerbeteiligung** unterteilt. In diesem Themenbereich interessierten sich die Beteiligten vor allem für das Themenfeld Bürgerbeteiligung (zwei Fragen) (s. Abbildung 15).

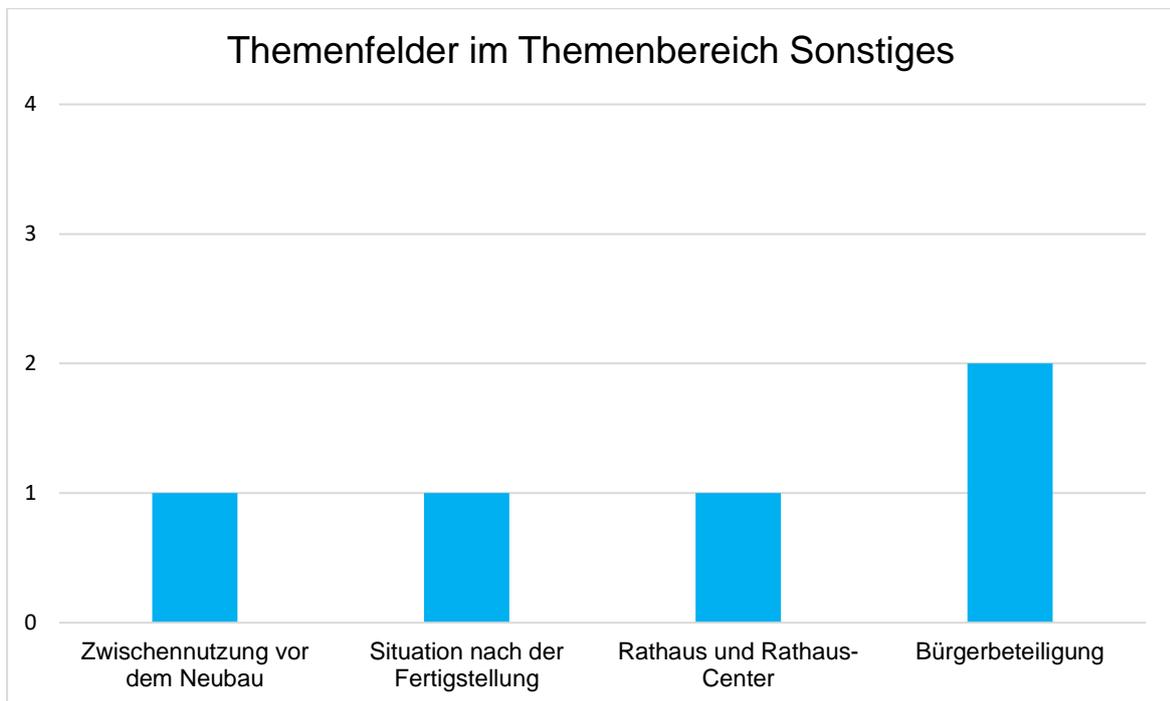


Abbildung 15: Themenbereich Sonstiges

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Online-Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst

Themenbereich: Sonstiges

Themenfeld: Zwischennutzung der Flächen vor dem Neubau

Frage: (b) Seit Abriss der Brücke ist der Parkplatz eine leere, verwahrloste Fläche. Warum wird der Platz zwischenzeitlich nicht weiter als Parkfläche genutzt? Die Parkplatzsituation in der Innenstadt ist schlecht, es wäre eine Erleichterung für alle. Gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit, der Weihnachtsmarkt wird geöffnet, wäre die Nutzung eine sinnvolle Option gegen die Parkplatznot.

Antwort: Alle städtischen Parkflächen unter der rückgebauten Pilzhochstraße wurden umgehend nach dem Rückbau freigegeben. Das betrifft die Parkflächen westlich der Berliner Straße. Die restlichen Flächen sind von Dritten gepachtet, die selbst über die Nutzung der Flächen entscheiden.

Themenfeld: Situation nach der Fertigstellung

Frage: (a) Wird der ÖPNV wieder laufen, wenn alles fertig ist?

Antwort: *Herr Berlenbach:* Dann kann alles wieder laufen. Das war ja bei der Pilzhochstraße auch so, da fuhr die Straßenbahn auch untendrunter und wir haben ja definitiv keine Verschlechterung vor. Die Straßenbahn kann dann ganz normal unter der Brücke langfahren. Es sind ja zwei: Einmal vom Berliner Platz hoch, das ist die Faktorkurve, hoch auf die Adenauerbrücke und einmal vom Berliner Platz geradeaus in die Bleichstraße und beide werden die ganze Zeit fahren können und wenn sie fertig ist, natürlich auch.

Themenfeld: Rathaus und Rathaus-Center

Fragen: (a) Wird es einen Ersatzneubau für das Rathaus-Center geben? Was ist in Bezug auf das Rathaus geplant?

Antwort: Frau Steinruck: Nachdem die Planungen für die Helmut-Kohl-Allee und für die Anbindung der Allee an die Kurt-Schumacher-Brücke und die A 650 abgeschlossen waren und ich in das Amt gekommen bin, habe ich eine Prüfung durch eine Tochtergesellschaft der GAG – LCE eingeleitet, das ist der Mantel,

der vorher auch das Rheinufer Süd entwickelt hat, da ich gerne eine zukunfts-trächtige Gestaltung für die City West haben will. Das jetzige Areal des Rathauses und des Rathaus-Centers zählen ebenfalls dazu. Da Brückenköpfe von den bestehenden Stadtteilen, also von der Innenstadt, vom Hemshof, aber auch vom Westend in dieses neue Areal geschlagen werden, haben wir das Fraunhofer Institut mit der Frage beauftragt: „Wie können wir diesen Stadtteil der Zukunft entwickeln, so dass er auch eine Lebensqualität bieten kann?“ Ich habe kein Interesse daran, dass wir jeden Quadratmeter wirtschaftlich vermarkten und sozusagen „zubetonieren“. Stattdessen soll dort tatsächlich Freiraum und Lebensqualität entstehen, richtig in der Nähe der Innenstadt. Soweit uns die Flächen zur Verfügung stehen, haben wir auch selbst die Hand darauf. Sie wissen, dass das Rathaus auch abgerissen wird. Dadurch haben wir die Chance die Stadtstraße, also die Helmut-Kohl-Allee, leichter bauen zu können. Wir sparen Bauzeit und wir sparen auch ein bisschen Geld. Dieses Areal ist noch immer ein Areal, wo möglicherweise ein Rathaus hinkommen könnte. Der Stadtrat hat sich in seinen Varianten, die wir eben vorgelegt haben, noch nicht festgelegt. Es gibt Ideen rund um den Berliner Platz. Es steht aber auch noch die Idee im Raum, dass auf dem Areal des Rathaus-Centers ein Rathaus gebaut werden könnte. Wir haben Untersuchungen dazu gemacht, wie die Einzelhandelssituation in Ludwigshafen ist. Man musste schon sehr früh feststellen, dass das Rathaus-Center für die Eigentümer nicht mehr den gewünschten Erfolg oder die gewünschte Besucherfrequenz hatte. Es hatte Durchgangsverkehr vom Hemshof in die Innenstadt, aber tatsächlich sind wir aus heutiger Sicht nicht sicher, wie lange das noch betrieben worden wäre. Wir werden aber versuchen, oder wir sind jetzt schon dabei, das neue Areal so aufzubauen, dass wir eine Nahversorgung, die Versorgung mit Kindertagesstätten und mit Schulen hinbekommen. Wir denken an alles, was uns auch in den anliegenden Quartieren fehlt. Nahversorgung gehört da natürlich auch dazu, so dass Menschen einkaufen gehen können. Letztendlich sind die Untersuchungen am Laufen, also wären wir schlecht damit beraten; jetzt ein Quartier der Vergangenheit zu planen. Wir haben eine einmalige Chance. So eine Chance hat fast keine Stadt. Wir können mitten in der Stadt ein neues Quartier entwickeln und das wollen wir natürlich luftig, grün und zukunftsangemessen

machen. Wenn die ersten Forschungsergebnisse und Vorschläge auf dem Tisch liegen, werden wir das Quartier auch unter der Beteiligung der Bürger*innen und Bürger entwickeln. Auch da haben Sie die Chance sich einzubringen.

Themenfeld: Bürgerbeteiligung

Frage: (c) Wie siehts mit der Einbindung der Region aus? Wird es denn eine nächste Bürgerbeteiligung geben? Was wird hier geplant?

Antwort: *Jutta Steinruck:* Ich habe, sehr früh den Kontakt zum Verein der Metropolregion aufgenommen, um die Region einzubinden. Dort sind ja auch Initiativen für unsere Unterstützung gestartet worden. Wir haben uns sehr früh mit Nachbargebietskörperschaften abgestimmt, in Bezug darauf, wie die Planungen sind und zur Information und zum frühen Einbezug. Ich kann mich an den Tag erinnern, als wir sperren mussten. Da habe ich sehr viel mit benachbarten Gebietskörperschaften telefoniert. Ich habe aber auch einen Hochstraßenbeirat initiiert, in dem ganz bewusst die Gebietskörperschaften der größeren Region eingebunden, also sehr weit bis zum Kreis und zur Stadt Bad Dürkheim, weit bis in den Odenwald. Denn wir wissen, dass es eine Verkehrsinfrastruktur ist, die über Ludwigshafen hinweg die gesamte Region betrifft. Das war uns sehr wichtig, weil wir sind sicher, dass wir da sehr frühzeitig informieren müssen. Wir können nicht die ganze Region einladen und haben deshalb stellvertretend die Landräte, Bürgermeister, Oberbürgermeister eingeladen und auch den Verein der Metropolregion Rhein-Neckar. Wir haben entsprechende Arbeitskreise, wo wir im Austausch sind. Ich versuche auch immer wieder nachzuhaken, wen wir in der Region noch informieren müssen. Wenn alle die Hol- und Bringschuld tatsächlich auch tragen, müssen alle informiert werden, auch die jeweiligen Bürgerinnen und Bürger. Wir arbeiten ja auch sehr viel mit den Medien zusammen, stellen ihnen viele Hintergrundinformationen zur Verfügung. Das merken Sie ja auch an einer sehr guten und fundierten Berichterstattung in der gesamten Region. Die Bürgerbeteiligung und -information spielt ja bei allen Projekten in der Stadt eine Rolle. Das machen wir immer, wenn wir Meilensteine wie jetzt den heutigen haben. Das werden wir auch weiterhin zu Großprojekten machen, wenn wir Anwohnerinnen und Anwohner informieren wollen. Wir machen das ja

in unterschiedlichen Formaten auch, wenn nächste Schritte anstehen. Zum Beispiel zum Bau der Stadtstraße Helmut-Kohl-Allee, wenn wir dann für dieses Areal, das dann entstehen wird, die Hochstraße Nord abreißen, bisher City West genannt oder wenn es um das Rathaus geht. Da haben wir schon einiges an Formaten für die Zukunft geplant. Ich kann Ihnen versichern: Wir informieren Sie. Wir diskutieren mit Ihnen über alle Großprojekte, die wir in der Stadt Ludwigshafen angehen.

Frage: (b) Wie stellt die Stadtverwaltung sicher, dass diese "Bürgerbeteiligung" nicht zu selben Alibiveranstaltung wird wie die bei der Hochstraße Nord? Dort wurde den Bürgern vorgegaukelt, dass das Rathaus-Center zum Teil bestehen bleiben kann bzw. in Teilen neu erbaut würde. Dies wurde dann von der Stadt und der Stadtverwaltung ohne weitere Ideen und Bürgerbeteiligung gekippt. Damit wurden Teile der Planung, die Voraussetzung für die Zustimmung der Bürger*innen gewesen waren, massiv geändert.

Antwort: Die Stadtverwaltung hat sich in den Jahren 2013/2014 für den Beginn eines offenen und transparenten Beteiligungsprozesses entschieden, zunächst zur Frage, ob die Hochstraße Nord wieder durch eine Hochstraße oder eine ebenerdige Straße ersetzt werden soll.

Im Lauf der Zeit kamen weitere Themenstellungen hinzu. In mehreren Dialogphasen hat die Verwaltung in den Folgejahren mit den Bürgerinnen und Bürgern aktuelle Entwicklungen, mögliche Planungsvarianten und Zukunftsoptionen zu beiden Hochstraßen, Nord und Süd, sowie zu Rathaus und Rathaus-Center diskutiert.

Viele Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit genutzt, sich bei Vor-Ort-Veranstaltungen oder im Internet auf www.ludwigshafen-diskutiert.de zu informieren, Fragen zu stellen, sich mit den Planerinnen und Planern auszutauschen und der Stadt Rückmeldungen zu geben.

Die Hinweise aus diesem Dialog hat die Verwaltung stets in die laufenden Planungsprozesse aufgenommen. Alle Informationen zu den verschiedenen Dialogphasen sowie die Auswertungsberichte dazu sind weiterhin auf www.ludwigshafen-diskutiert.de zu finden.

Die Verwaltung hat in den Dialogphasen stets deutlich gemacht, wo neue Aspekte die bisherige Planung verändern werden und dies auch ausführlich dargestellt. So hatte in Bezug auf das Rathaus ein von der Stadt beauftragtes Planungsbüro festgestellt, dass eine Sanierung teurer würde, als der Abriss und ein Neubau. Dem ist der Stadtrat gefolgt und hat am 21. September 2020 den Abriss von Rathaus und Rathaus-Center beschlossen.

- (a) bezieht sich auf die Antworten aus dem Digitalen Bürgerforum, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst
- (b) bezieht sich auf die Antworten der Stadtverwaltung aus dem Online-Dialog
- (c) bezieht sich auf die Antworten aus der Online-Sprechstunde, die Antworten wurden zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst