



# Ludwigshafen diskutiert

Auswertungsbericht der Online-Sprechstunde  
zu Ludwigshafens Hochstraßen - August 2023

**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein

## Impressum

Herausgeberin:

**Stadt Ludwigshafen am Rhein**

Bereich Kommunikation und Beteiligung

Sigrid Karck

[sigrid.karck@ludwigshafen.de](mailto:sigrid.karck@ludwigshafen.de)

Simone Müller

[simone.mueller@ludwigshafen.de](mailto:simone.mueller@ludwigshafen.de)

Dr. Christophe Klimmer

[christophe.klimmer@ludwigshafen.de](mailto:christophe.klimmer@ludwigshafen.de)

Isabel Loew

[isabe.loew@ludwigshafen.de](mailto:isabe.loew@ludwigshafen.de)

Jan Reibold

[jan.reibold@ludwigshafen.de](mailto:jan.reibold@ludwigshafen.de)

Telefon 0621 504-3013

Postfach 21 12 25

67012 Ludwigshafen

[www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de)

Stand: September 2023

Erstellt durch:

**Zebralog GmbH**

Niederlassung Bonn

Adenauerallee 15

53111 Bonn

Malte Steinbach

[steinbach@zebralog.de](mailto:steinbach@zebralog.de)

Magnus Wagner

[m.wagner@zebralog.de](mailto:m.wagner@zebralog.de)

Marlene Wisskirchen

[m.wisskirchen@zebralog.de](mailto:m.wisskirchen@zebralog.de)

Merlin Hebecker

[hebecker@zebralog.de](mailto:hebecker@zebralog.de)

Titelbild: Stadtansicht mit Hochstraßen als Titelbild zu Veranstaltungsseite der Online-Sprechstunde auf [ludwigshafen-diskutiert.de](http://ludwigshafen-diskutiert.de).

## **Inhaltsverzeichnis**

1. Das Wichtigste in Kürze.....	4
2. Hintergrund des Bürgerdialogs: das Hochstraßensystem .....	6
3. Steckbrief der Online-Sprechstunde.....	7
4. Lückenschluss Hochstraße Süd .....	9
4.1. Inhaltliche Zusammenfassung.....	9
4.2. Themenbereich Planung .....	11
4.3. Themenbereich Verkehr / Parken .....	16
4.4. Themenbereich Nachhaltigkeit.....	18
4.5. Themenbereich Baumaßnahmen.....	20
4.6. Themenbereich Finanzierung.....	21
5. Hochstraße Nord / Helmut-Kohl-Allee .....	22
5.1. Inhaltliche Zusammenfassung.....	22
5.2. Themenbereich Planung .....	24
5.3. Themenbereich Finanzierung.....	31
5.4. Themenbereich Nachhaltigkeit.....	37
5.5. Sonstige Themen .....	38

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1. Screenshot der digitalen Sprechstunde am 3. August 2023 .....	4
Abbildung 2: Screenshots zur Sprechstunde und dem abrufbaren Live-Stream auf www.ludwigshafen-diskutiert.de und auf den Social-Mediakanälen der Stadt. ....	5
Abbildung 3: Anzahl der Fragen zur Hochstraße Süd je Themenbereich .....	10
Abbildung 4: Anzahl der Fragen zur Hochstraße Nord und Helmut-Kohl-Allee je Themenbereich .....	23

## 1. Das Wichtigste in Kürze

Am 3. August fand eine Online-Sprechstunde mit Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Bau- und Umweltdezernent Alexander Thewalt sowie Ingenieuren zu den Hochstraßen Nord und Süd statt. Die Online-Konferenz, an der rund 35 Bürger\*innen teilgenommen haben, konnte ebenfalls über einen Live-Stream auf dem YouTube Kanal der Stadt Ludwigshafen oder auf [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) mitverfolgt werden. Die Bürger\*innen konnten ihre Fragen zu den Hochstraßen per Chat oder Mail direkt an das digitale Podium stellen. Auf einer digitalen Pinnwand wurde die Diskussionsrunde mit den Podiumsgästen sowie die Fragen kategorisiert gesammelt und visualisiert. Dabei kamen etwa 80 Beiträge von Teilnehmenden zusammen, die größtenteils im Rahmen der Veranstaltung von den zuständigen Expert\*innen beantwortet

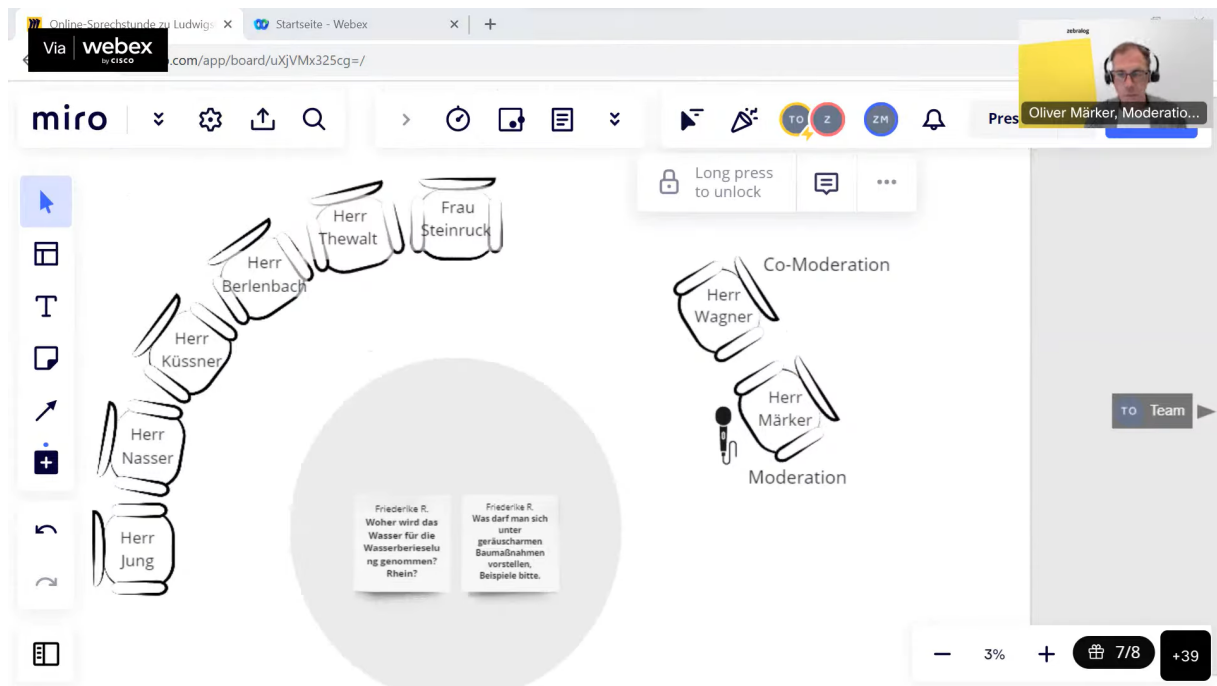
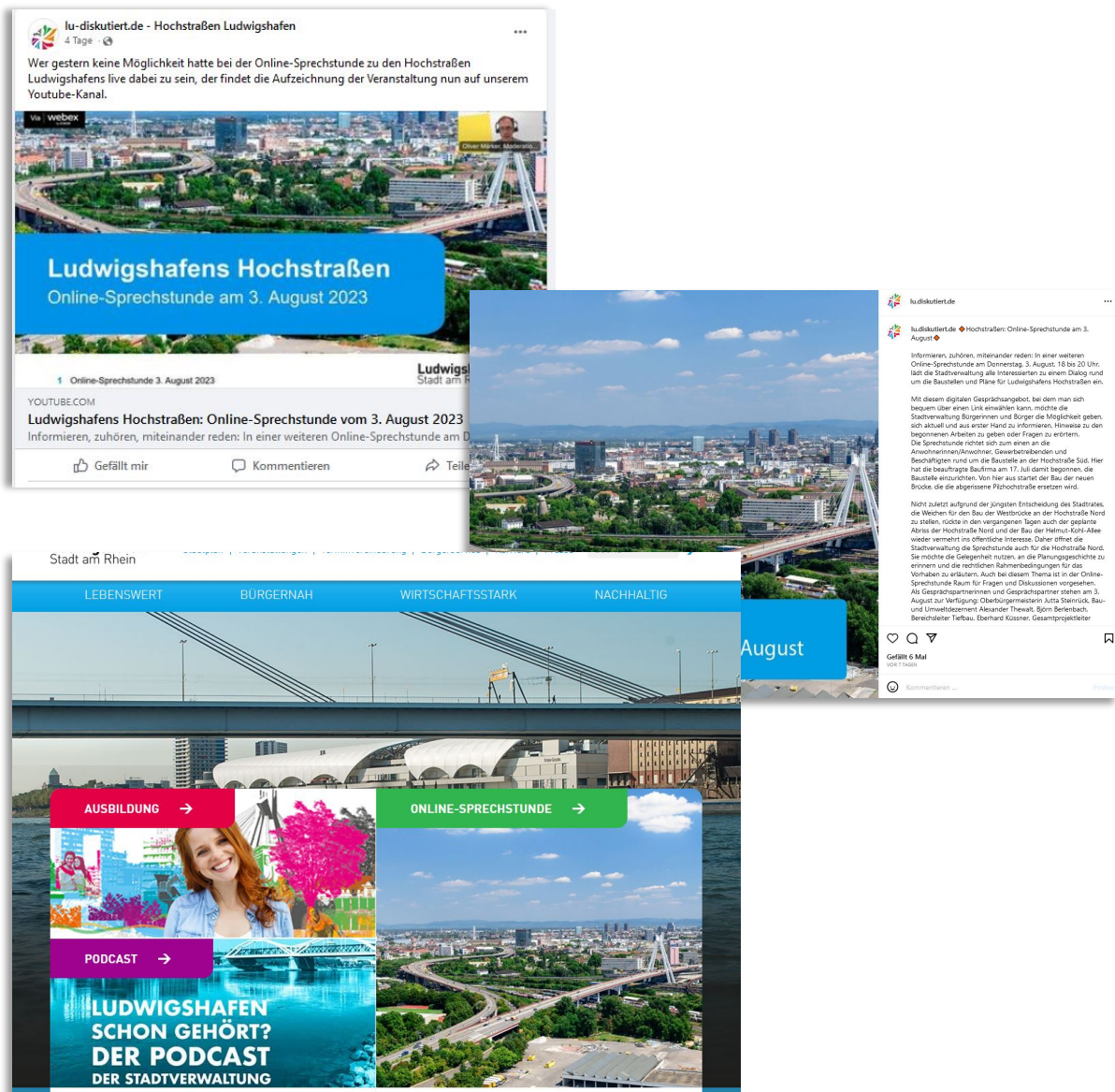


Abbildung 1. Screenshot der digitalen Sprechstunde am 3. August 2023

werden konnten. Offene Fragen wurden im Nachgang schriftlich von der Stadtverwaltung beantwortet.



**Abbildung 2:** Screenshots zur Sprechstunde und dem abrufbaren Live-Stream auf [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) und auf den Social-Mediakanälen der Stadt.

Im Vorfeld der Sprechstunde wurde diese durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit beworben. Durch Teaser auf [www.ludwigshafen.de](http://www.ludwigshafen.de), auf [www.ludwigshafen-diskutiert.de](http://www.ludwigshafen-diskutiert.de) und über die Social-Media-Kanäle der Stadt sowie durch Medieninformationen wurde auf das Beteiligungs- und Informationsangebot hingewiesen (siehe Abbildung 2). Anwohner\*innen wurden direkt per Anschreiben eingeladen. Im Anschluss an die Veranstaltung wurde über dieselben Kanäle auch auf die Aufzeichnung des Live-Streams hingewiesen. Die Aufzeichnung wurde in den ersten beiden Wochen etwa 100-mal aufgerufen.

## **2. Hintergrund des Bürgerdialogs: das Hochstraßensystem**

Die Online-Sprechstunde am 3. August hatte ursprünglich nur die Hochstraße Süd (HSS) zum Thema aufgrund der dort begonnenen Bauarbeiten. Die Ankündigung des Förderbescheids von Land und Bund durch Bundesverkehrsminister Wissing am 14. Juli sowie die im Anschluss am 17. Juli erfolgte grundsätzliche Genehmigung erster relevanter Ausschreibungen für Baumaßnahmen an der Hochstraße Nord (HSN) durch den Stadtrat hatte den Abriss der Hochstraße Nord und insbesondere die geplante Helmut-Kohl-Allee wieder mehr ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Gleichwohl ist der Lückenschluss an der Hochstraße Süd Bedingung für den Abriss der Hochstraße Nord; dieser wird bereits jetzt vorbereitet durch einzelne Baumaßnahmen, denn beide Infrastrukturmaßnahmen stehen planerisch und zeitlich in engem Zusammenhang.

Angesichts der öffentlichen sowie medialen Debatte um die Helmut-Kohl-Allee im Kontext von Klimakrise, Verkehrswende und Ressourceneinsatz hat sich die Stadtverwaltung entschieden, die Online-Sprechstunde für die Hochstraße Nord-Helmut-Kohl-Allee zu öffnen, um einer Diskussion strukturiert und moderiert Raum zu geben.

Die Online-Sprechstunde hatte somit nunmehr zwei Themenschwerpunkte, die miteinander verknüpft sind, wenngleich mit teilweise unterschiedlichem Fokus. Während es bei der HSS in erster Linie um das reale und gegenwärtige Baugeschehen geht, wird die Diskussion um die HSN / Helmut-Kohl-Allee perspektivisch aufgrund der vorliegenden Planungen geführt.

Mit Blick auf die Hochstraße Süd knüpfte die Online-Sprechstunde zudem an eine vor Ort durchgeführte Baustellenführung an der Hochstraße Süd für unmittelbar von den Bauarbeiten betroffene Anlieger\*innen an.

### 3. Steckbrief der Online-Sprechstunde

## Online-Sprechstunde

- **Zeitraum:**  
3. August 2020, 18 bis 20 Uhr geplant, letztendlich bis 20:20 Uhr geführt
- **Besucher\*innenzahlen auf einen Blick:**



Rund 35 Bürger\*innen verfolgten die Online-Sprechstunde.



103 Aufrufe im Nachgang  
(Zeitraum: 2 Wochen)



78 Kommentare in der Online-Sprechstunde.  
Davon waren 66 Fragen.

- **Ablauf:**  
In der Online-Sprechstunde konnten interessierte Bürger\*innen ihre Fragen und Beiträge an die Oberbürgermeisterin, den Bau- und Umweltdezernenten sowie die Fachingenieuren der Stadtverwaltung sowie der Bauprojektgesellschaft (BPG) 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](https://www.ludwigshafen-diskutiert.de) und dem städtischen YouTube-Kanal gezeigt und ist dort auch weiterhin einsehbar.

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

**YouTube-Video:** <https://youtu.be/ugEMISOz41A>

Nach der Begrüßung durch Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck und die Hauptmoderation präsentierten Majed Nasser zusammen mit Eberhard Küssner die Pläne für die Bauvorhaben rund um die Hochstraße Süd.

Im Anschluss an den Vortrag stellten sich OB Steinruck, Bau und Umweltdezernent Alexander Thewalt, der Leiter des Bereichs Tiefbau der Stadtverwaltung, Björn Berlenbach, sowie Eberhard Küssner, Gesamtprojektleiter Hochstraßen bei der BPG und Majed Nasser, Projektleiter der Hochstraße Süd bei der BPG den Fragen und Hinweisen der Bürger\*innen. In einer offenen Fragen-Antwort-Runde sammelte das Moderationsteam die Fragen im Chat und per Mail. Anschließend richteten sie die Fragen themen-gebündelt und gezielt zur Beantwortung an die Fachplaner\*innen.

Im Anschluss an die erste Frage-Antwort Runde, die sich den kommenden Bauarbeiten sowie deren Auswirkungen an der Hochstraße Süd widmete, leitete die Hauptmoderation über zum Thema Hochstraße Nord und Helmut-Kohl-Allee. Dazu

stellte sie Fragen zu den jüngsten Entwicklungen zum Abriss und Neubau der Hochstraße Nord sowie der Helmut-Kohl-Allee an Oberbürgermeisterin Steinruck. Darauf folgte ein kurzer fachlicher Input zum Themenkomplex Abriss der Hochstraße Nord und der Planung der Helmut-Kohl-Allee durch den Gesamtprojektleiter Hochstraßen, Eberhard Küssner.

Auch hier fand im Anschluss eine offene Frage-Antwort-Runde statt. Wie auch bei der Hochstraße Süd wurden die Fragen thematisch geclustert und an die entsprechenden Gesprächspartner\*innen der Stadtverwaltung gestellt.

Abschließend schlossen Oberbürgermeisterin Steinruck, Bau- und Umweltdezernent Thewalt und die Hauptmoderation die Veranstaltung mit einem Ausblick, was mit den gesammelten Fragen und insbesondere den nicht Beantworteten geschieht ab. Außerdem gab es einen kurzen Ausblick, was die nächsten Schritte sind.



## **4. Lückenschluss Hochstraße Süd**

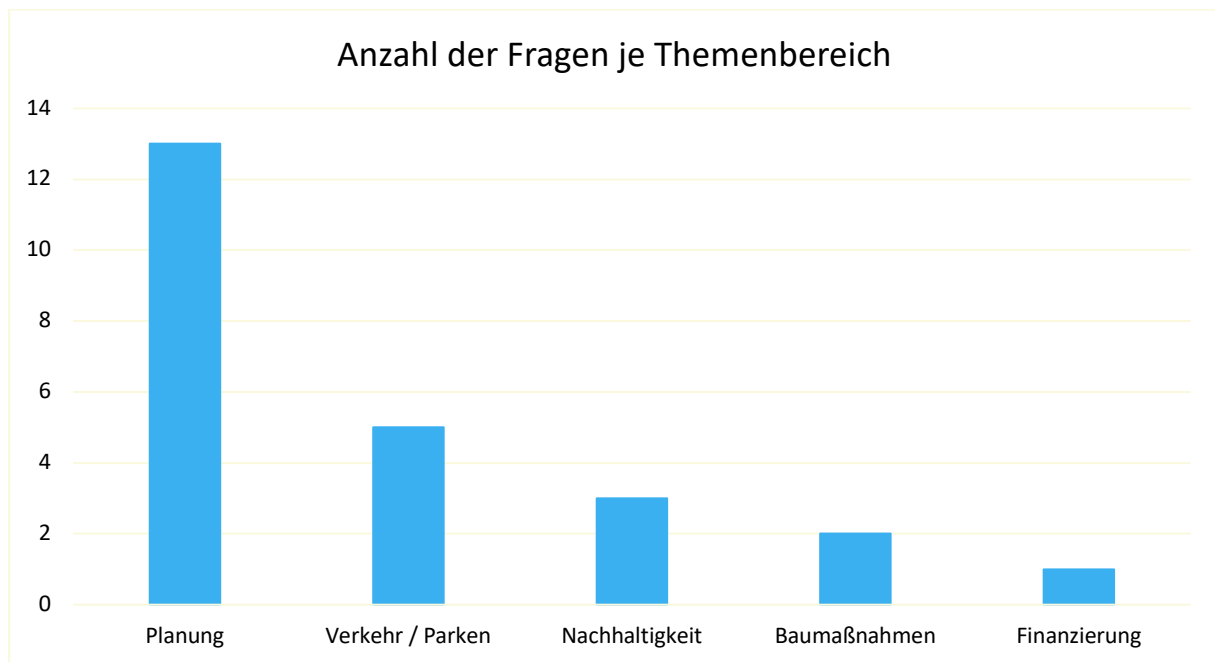
Am 17. Juli begannen die Bauarbeiten für den Lückenschluss an der Hochstraße Süd. Für die kommenden Bauphasen sind einige Verkehrseinschränkungen zu erwarten. Parkplätze für die Anwohner\*innen werden wegfallen, was bereits zur Nachfrage von Ersatzparkplätzen (Anwohner\*innenparkplätze in angrenzenden Vierteln) führte. Ebenso ist mit einer Belastung aufgrund von zunehmendem Baustellenverkehr zu rechnen.

Mit der Online-Sprechstunde wird ein Informations- und Dialogangebot geschaffen, bei dem sich insbesondere die Anwohner\*innen und Anlieger\*innen umfassend über die Auswirkungen der Baustelle informieren können. Mit dem dialogischen Informationsangebot zum Baubeginn des Lückenschlusses an der Hochstraße Süd knüpft die Stadtverwaltung an ein bekanntes und erprobtes Format an. Am 10. Juli gab es bereits einen Baustellenrundgang für Presse und Anwohner\*innen sowie eine Pressekonferenz zum Baubeginn. Es besteht kein Beteiligungsspielraum. Die Anwohner\*innen und Anlieger\*innen haben mit Dieter Jung von der BPG einen Ansprechpartner, der vor Ort präsent ist.

### **4.1. Inhaltliche Zusammenfassung**

Im Zuge der Online-Sprechstunde zur Hochstraße Süd und Hochstraße Nord formulierten die Bürger\*innen vielfältige Fragen und Anliegen, welche die Stadtverwaltung Ludwigshafen umfassend beantwortete. Diese werden diesem Kapitel in Tabellen aufgelistet. Überdies wurden von Bürger\*innen in der Sprechstunde auch Statements eingereicht, die keine Beantwortung bezweckten. Zureichend kontextualisierte Statements, die einen noch nicht abgehandelten Themenbereich adressiert haben, wurden im Nachgang beantwortet und dokumentiert.

Die Fragen aus der Online-Sprechstunde wurden aus dem Chat übertragen. Die mündlichen Antworten der Gesprächspartner\*innen der Stadtverwaltung und der BPG wurden verschriftlicht. Für eine bessere Lesbarkeit wurden die Beiträge sprachlich leicht angepasst. Die Fragen und Antworten sind im Folgenden in Kategorien geordnet und tabellarisch aufgeführt. Dabei knüpfen die Kategorien an teils bereits bekannte Themenbereiche rund um die Hochstraße Süd an. Die fünf Kategorien „Planung“, „Verkehr / Parken“, „Nachhaltigkeit“, „Baumaßnahmen“ und „Finanzierung“ (siehe Abbildung 3) 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 im den Themenbereichen Planung (13 Fragen) gestellt. Auf die weiteren vier Kategorien verteilten sich die Themen relativ gleichmäßig.



**Abbildung 3:** Anzahl der Fragen zur Hochstraße Süd je Themenbereich

Die folgenden Tabellen sind eine vollständige Dokumentation aller gestellten Fragen und Antworten aus der Online-Sprechstunde. Die offen gebliebenen Fragen aus der Online-Sprechstunde wurden von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Baudezernenten Alexander Thewalt, Björn Berlenbach, Bereichsleiter Tiefbau und Technischer Geschäftsführer der Bauprojektgesellschaft Ludwigshafen (BPG), Eberhard Küssner, Gesamtprojektleiter Hochstraßen bei der BPG und Majed Nasser, Projektleiter Hochstraße Süd bei der BPG beantwortet. Diese Antworten wurden wörtlich in Tabellen übernommen und zur besseren Lesbarkeit leicht angepasst sowie entsprechend ihrer thematischen Zuordnung aufgelistet. Antworten, die in der Sprechstunde von den Fachexperten beantwortet wurden, sind mit den entsprechenden Namen gekennzeichnet.

## 4.2. Themenbereich Planung

Dem Themenbereich Planung wurden 13 Fragen zugeordnet. Damit wurden zu diesem Themenbereich die meisten Fragen gestellt. Die meisten Fragen kamen dabei während der Sprechstunde auf und bezogen sich in den meisten Fällen auf den **Ausbau der Radwege unter der Hochstraße Süd**. Ein weiterer Themenschwerpunkt waren Fragen zur **Zufahrt zur Brücke** und dem **Zeitpunkt der Fertigstellung der Brücke**.

Fragen & Antworten zur Planung	
<b>Frage:</b>	Wann erfolgt die endgültige Planung für den Radweg unter der Hochstraße Süd, wann kann mit der Bauausführung begonnen werden und ist die Finanzierung gesichert? Welche Kosten trägt die Stadt?
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Unter der Brücke ist während des Umbaus Baustelle. Das heißt, die Landschaft, die wir heute noch teilweise sehen, unter der Brücke oder unter den Brücken, wird so nicht hinterlassen. Das ist dann eine hinterlassene Baustelle. Diese Landschaft muss dann wiederhergerichtet werden. Das ist der Zeitpunkt, also Ende 2025, aber eher dann Anfang, Mitte 2026, wo wir frühestens diesen Radweg bauen können. Die Fläche, die wir hinterlassen, die ist dann natürlich geplant und auch politisch legitimiert. Wir haben es mit dem Land abgestimmt. Das sind andere Fördertöpfe, die uns diesen Radweg da finanzieren – oder einen Teil der Pendlerradroute, das ist es ja. Diese Pendlerradroute kommt von Süden, von Speyer, Schifferstadt und wird nach Mannheim geführt Richtung Adenauerbrücke und bindet natürlich unseren Hauptbahnhof und den Berliner Platz ein. Also Mitte 26 könnten wir so weit sein. Natürlich vorausgesetzt alle gemeinderätlichen Beschlüsse, alle finanziellen Fragen, die geklärt werden müssen. Die Finanzierung folgt über einen anderen Fördertopf des Lands. Vielleicht bekommen wir aber auch hier Fördermittel vom Bund, das ist in der Abstimmung.
<b>Frage:</b>	Wird die Brücke die darunterliegenden Parkplätze /evtl. geplanten Radwege nachts auch ausleuchten?
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Natürlich wird es da unten sehr gut beleuchtet werden. Wir wollen keinen neuen Angstrraum schaffen, der es vorher teilweise war. Es ist jedoch nicht ganz einfach. Wir haben nebenan die Eisenbahn, die Bahnstrecke hoch auf dem Damm. Die ist meistens mit einer Schutzwand abgesichert. Aber wir werden eine Beleuchtung haben, die auch in verschiedenen Farben ist. Mit Leuchtdioden ist das heute sehr gut machbar. Da sind unsere Beleuchtungsspezialisten dran. Wir brauchen natürlich auch für die Fußwege unter der Brücke zu den Autos eine gute Beleuchtung. Und insbesondere der Radweg muss gut und sicher beleuchtet sein, dass er auch gerne genutzt wird. Wenn Sie sich die Verlängerung von diesem Radweg anschauen, wir haben ja einen

	<p>großen, breiten Tunnel unter dem Bahnhof hindurch für einen Fuß- und Radweg. Die Zufahrt für den Radverkehr ist nicht auf dem Stand der Technik, wie wir es heute machen würden. Dieser Weg ist heute auch sehr breit und sehr angenehm da unten, aber ist nicht gut beleuchtet. Den werden wir natürlich auch mit anfassen müssen. Aber so was wird heute nicht mehr gebaut, wie man dort auch beobachten kann.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Inwiefern wird der Radweg „beidseitig“ erweitert? Aktuell ist der Einbahnstraßen-Status sehr undankbar als Hauptverkehrspunkt für Leute, die auch mal aufs Auto verzichten wollen.</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Der Radweg ist eine durchgehende Verbindung, also ein Radweg, der in beide Richtungen benutzt werden darf. Deswegen auch die Breite zwischen drei und vier Metern. Dieser startet dann vom Hauptbahnhof, dort wo der Busbahnhof ist, bis vor zur Adenauerbrücke und dann natürlich in Anbindung an den Berliner Platz und an die Haltestellen dort.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Die Fläche unter der Brücke soll doch als möglicher Radweg geplant werden, dann sind dort doch ohnehin keine Parkplätze mehr, oder?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Wir haben im Bestand eine ganze Menge Stellplätze. Diese Stellplätze sind oder waren auch verschieden bewirtschaftet. Manche sind bis heute kostenlos, manche waren Anliegerparkplätze, manche waren durch Schranken abgesichert. Das wird auch in Zukunft so sein. Die Stellplätze werden natürlich auch weiter Platz haben, in einer anderen Anzahl, in einer kleineren Anzahl, als wir vorher hatten. Wir haben vorher im Jahr 2019 Erhebungen gemacht, insbesondere vom Bereich Straßenverkehr. Das Dezernat II hat diese Erhebungen gemacht, und auf dieser Grundlage konnten wir der Politik schon zeigen, dass nie alle Stellplätze ausgelastet waren, insbesondere nicht die kostenpflichtigen. Es wird weiterhin diese Mischung geben. Wir haben ausreichend Platz. Der Radweg ist drei bis vier Meter breit, ansonsten ist diese Brücke sehr viel breiter. Wir haben weiterhin mindestens jeweils zwei Stellplatzreihen, die erschlossen sind. Die sind nicht über den Radweg erschlossen, sondern über eigene Fahrwege. Auch diese werden wieder verschieden zugeordnet sein. Es wird Anwohnerstellplätze geben für Anwohner mit den Anwohnerplaketten. Und es wird Stellplätze geben, die Gebäuden oder Nutzungen zugeordnet sind, mit Schranken abgeteilt.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Was heißt das mit den Parkplätzen konkret in Zahlen? Wie viele Parkplätze, öffentlich/privat gibt es jetzt? Wie viele Parkplätze wird es nach Abschluss der Bauarbeiten geben?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Majed Nasser:</i> Wie Herr Thewalt vorher erwähnt hat, wir haben eine Erhebung im Jahr 2019 durch die Verkehrsbehörde durchgeführt. Da gab es Zahlen zur Auslastung, wie viele Parkplätze dort unter der Brücke, praktisch zwischen dem Bahnhof und der Konrad-Adenauer-Brücke oder dem Berliner Platz, belegt sind. Und die Ausnutzung dieser Parkplätze zu verschiedenen Zeiten war</p>

	<p>unterschiedlich. Und jetzt haben wir durch unsere Planung so viele Parkplätze wie möglich erhalten können. Auch die Ausnutzung hat im Summa summarum nicht gelitten. Aber wir haben dabei auch Kompromisse gefunden, die einen Radweg ermöglichen. Das heißt praktisch, wir haben mit geringer Auslastung von Parkplätzen den Radweg ermöglicht und damit alle Gewichtungen, alle Interessen der Bürger abgedeckt.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Wann wird die S-Verschwenkung für die Straßenbahn in die Bleichstraße gebaut, ist die Planung dafür schon abgeschlossen und wie wird die Maßnahme finanziert? Welche Kosten trägt die Stadt?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Majed Nasser:</i> Ja, wir haben praktisch diese Verschwenkung der Straßenbahn in der Bleichstraße mit der rnv abgestimmt – die Planung, aber auch die Durchführung. Und dann natürlich ist es so, dass wir viele Überschneidungen haben, zum Beispiel fährt diese Straßenbahn über unser Fundament und unsere Gründung. Das heißt, die Realisierung der Bleichstraße wird erst möglich im Jahr 2025. Wenn die Brücke errichtet wird, dann wird die rnv diese S-Kurve in der Bleichstraße realisieren, damit sie diese Anfang 2026 auch nutzen kann.</p> <p><i>Alexander Thewalt:</i> Wir haben ja zwei Straßenbahnstrecken nach Mannheim über die zwei Rheinbrücken. Im Jahr 2026 sind wir an der nördlichen Rheinbrücke, an der Kurt-Schumacher-Brücke, so weit, dass die Straßenbahn dort nicht mehr fahren kann. Das heißt, wir brauchen unbedingt ab dem Jahr 26, wenn wir an der Schumacher-Brücke richtig arbeiten oder an dem Brückenkopf der Schumacher-Brücke richtig arbeiten, dann brauchen wir diese Gleisverbindung nach Mannheim über die Adenauer-Brücke sicher. Und dann brauchen wir sie auch aus Leistungsfähigkeitsgründen auch von Süden her. Wir können nicht noch mehr Straßenbahnverkehr über den Berliner Platz und durch die Kaiser-Wilhelmstraße schicken. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, der von Anfang an, ich würde fast sagen, seit 2014 schon mitgeplant wird und eine Voraussetzung ist. Deswegen ist das Jahr 2025 wichtig. Das ist eben noch ausreichend vorher, vor dem Jahr 26.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Wie richtig dargestellt wurde, führt die Hochstraße Süd zur Konrad-Adenauer-Brücke. Wie kürzlich zu lesen war, sind die Brückenbauwerke auf Mannheimer Seite nicht alle in einem ordnungsgemäßen Zustand. Die Stadt Mannheim ist laut Vereinbarung zuständig für die Erhaltung der Rheinbrücke Konrad-Adenauer-Brücke. Ist die Rheinbrücke 2026 uneingeschränkt befahrbar? Gibt es hier Gespräche mit Mannheim?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Björn Berlenbach:</i> Wir sind natürlich ständig in Kontakt mit den Mannheimer Kollegen, die für uns die Rheinbrücken mit unterhalten. Es findet dieses Jahr eine groß angelegte Hauptprüfung der Konrad-Adenauer-Brücke statt. Die wird im Oktober absolviert sein. Dann wissen wir Genaueres. Befahrbar ist sie</p>

	<p>auf jeden Fall sicher. Die Hauptprüfung wird vielleicht Sanierungs- oder Reparaturbedarf ergeben. Aber die Brücke ist sicher befahrbar. Dennoch muss man natürlich einen Ausblick geben und sagen, dass die Rheinbrücke aus den 1950ern ist, und weiterhin sehr stark befahren wird. Die Frage ist da, wie lange diese noch in Betrieb bleiben wird oder ob irgendwann ein Ersatz erforderlich ist? Das ist jetzt nicht der Fall, aber das kann durchaus Ende der 30er oder Ende der 40er Jahre so weit sein.</p>
<b>Frage:</b>	Ist geplant, dass die Auffahrt zur Konrad-Adenauer-Brücke Richtung Mannheim während der Bauphase gesperrt wird?
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Die Auffahrt nach Mannheim wird nicht gesperrt. Vielleicht nur kurz, wenn wir den Überbau absenken, an wenigen Wochenenden maximal.
<b>Frage:</b>	Wie sind die Durchgänge von Süd nach Mitte geregelt? Werden beide Durchgänge wieder gemeinsam geschlossen?
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Wir werden niemals die beiden Straßen von Süden nach Mitte oder nach Norden gleichzeitig sperren. Das wurde in der Ausschreibung so dargestellt, dass es immer eine Möglichkeit gibt, entweder über die Mundenheimer Straße oder über die Berliner Straße zu fahren. Das gilt für die Autos, für den Verkehr, für die Radfahrer und die Fußgänger. Es wird immer möglich sein, während der Maßnahme beide Straßen zu benutzen.
<b>Frage:</b>	Wurde eigentlich für die Sanierung der weißen Hochstraße eine Untersuchung durchgeführt, ob dies wirtschaftlich ist? Wäre ein Abbruch und Neubau besser?
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Ja, natürlich haben wir Untersuchungen über die Weiße Hochstraße angestellt. Wir haben eine statische Berechnung für die Brücke durchgeführt, welche ergeben hat, dass die Brücke immer noch intakt ist. Mit geringeren Eingriffen können wir sogar die Brücke so sanieren, dass auch Lastverkehr, schwerer Lastverkehr, über die gesamte Weiße Hochstraße fahren kann. Wir haben auch eine Wirtschaftsanalyse gemacht, also überprüft, was der Neubau kostet, und die Sanierung kostet. Da liegt die Differenz weit auseinander. Das heißt, wir können die Weiße Hochstraße von einem Kilometer Länge mit wenig Geld über die Jahre hinweg erhalten und den Verkehr sichern.
<b>Frage:</b>	Wie realistisch ist das Ziel, dass die Brücke auch wirklich Anfang 2026 fertig wird? Wurde ein Zeitpuffer eingeplant?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Wir haben einen Bauzeitenplan der Baufirma vorliegen, die die reinen Bauarbeiten so frühzeitig abschließt, dass da noch ein geringer Puffer ist. Es ist nicht wahnsinnig viel. Und es ist auch klar bei dieser Maßnahme, dass die zweieinhalb Jahre für eine innerstädtische Baumaßnahme dieser Größenordnung schon sehr flink geplant ist, auch wenn man immer so andere Beispiele hört. Insofern ist da jetzt kein großer Zeitpuffer drin. Der Zeitpuffer

	muss dann bei den anschließenden Baumaßnahmen da sein. Da haben Sie völlig recht. Es braucht natürlich einen Puffer, wenn ein nächster Vertrag anschließt. Da darf nicht knirsch gearbeitet werden.
<b>Frage:</b>	Zur Erdbebengefahr im Rheingraben. Welchen Sicherheitsnachweis gibt es für die Hochstraße?
<b>Antwort:</b>	<i>Beantwortung im Nachgang:</i> Der Sicherheitsnachweis für Erdbeben erfolgt grundsätzlich nach Eurocode 8, der die gültige Norm für diese Art der Bemessung von Ingenieurbauwerken darstellt. Somit wurde der Ersatzbau an der Hochstraße Süd nach den geltenden Regeln berechnet.
<b>Frage:</b>	Die Haltbarkeit der neuen Brücke hängt entscheidend von der gelebten Instandhaltung ab, was bei der alten Hochstraße Nord und Süd wohl ein Problem war. Haushaltsengpässe dürfen nicht die Instandhaltung vernachlässigen. Wie wird die Instandhaltung gewährleistet?
<b>Antwort:</b>	<i>Beantwortung im Nachgang:</i> Unter Instandhaltung versteht man die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen während des Lebenszyklus eines Bauwerkes. Die Instandhaltung beinhaltet somit die Inspektion, Wartung und Instandsetzung, also die Beseitigung von ggf. festgestellten Schäden. Bei der Instandhaltung orientiert sich die Stadtverwaltung an der einschlägigen Vorschrift DIN 1076. Die DIN 1076 regelt die Prüfung und Überwachung von so genannten Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen in Bezug auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit. Dafür gibt die Norm Prüfintervalle vor. Hauptprüfungen finden alle sechs Jahre, einfache Prüfungen alle drei Jahre statt. Darüber hinaus sind jährliche Begehungen vorgegeben. Bei seinen Prüfungen bezieht der Bereich Tiefbau der Stadtverwaltung sämtliche Bereiche ein, die im Umfeld der Bauwerke arbeiten, also beispielsweise den Bereich Grünflächen oder die Abwasserbeseitigung, die festgestellte Schäden ebenfalls unmittelbar melden.

### 4.3. Themenbereich Verkehr / Parken

Dem Themenbereich Verkehr und Parken wurden fünf Fragen zugeordnet. Dabei ging es unter anderem um den **Betrieb des Musikparks Ludwigshafen**, sowie **die Verlegung einzelner Bahnhaltstellen**.

Fragen & Antworten zu Verkehr / Parken	
<b>Frage:</b>	Inwieweit wird der Betrieb des Musikparks Ludwigshafen eingeschränkt bzw. auch, inwiefern die Anlieferung über die Rückseite des Faktorhauses gewährleistet ist.
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Wir sind in enger Abstimmung mit dem Faktorhaus. Der Musikpark wird nicht eingeschränkt. Wir haben der Baufirma sehr deutlich gesagt, dass der Musikpark vollständig in Betrieb bleiben soll. Daher wurde ein Rettungskonzept erarbeitet. Das Konzept, was wir abgestimmt haben und noch weiter mit der Feuerwehr und der Baufirma abstimmen werden, sieht vor, dass die Ausgänge des Faktorhauses während der Maßnahme immer in Betrieb bleiben. Das heißt, es gibt keine Einschränkung. In den kommenden Tagen wird die Baufirma sich noch mal detailliert mit den Musikparkbetreibern abstimmen, auch mit dem Faktorhaus. Aber wie gesagt, es gibt keine Einschränkung. Das war unsere klare Forderung. Dass es für die Bürger der Stadt Ludwigshafen erhalten bleibt.
<b>Frage:</b>	Wo liegt die Haltestelle „Berliner Platz“ für diejenigen Bahnen, die die „Faktorcurve“ befahren werden?
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Die neue Haltestelle für den Berliner Platz liegt unter der Brücke der Bahn. Man wollte damit auch direkten Anschluss zur S-Bahn Haltestelle herstellen und kann von dort direkt fahren, in Richtung Mannheim oder in die andere Richtung Mundenheim und Rheingönheim.
<b>Frage:</b>	Könnten Sie bitte nochmal etwas genauer auf die Parksituation unter der Brücke eingehen? Es sind leider aktuell schon zu wenig Parkplätze vorhanden und nun wird das Ganze noch ein größeres Problem. Auch wie genau sollen ca. 50 Parkplätze in der Heinigstraße errichtet werden?
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Die Ersatzparkplätze sind auf der Heinigstraße, also nördlich der Baustelle, wie man auf der Folie sehen konnte. Das sind 40 Parkplätze in der Mitte der Heinigstraße und zehn Parkplätze neben der Bäckerei an der westlichen Seite der Straße.  <i>Alexander Thewalt:</i> Zur Frage der Stellplätze unter der Hochstraße Süd - siehe Vorlage hierzu im Ratsinformationssystem: <a href="https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0050.php?_ktonr=53531">https://www.ludwigshafen.de/ratsinformationssystem/bi/to0050.php?_ktonr=53531</a>
<b>Frage:</b>	Welche Ausweichmöglichkeiten gibt es für die Bewohnerparkplätze unter der Hochstraße (sprich unter der Brücke, Dammstraße)?



<b>Antwort:</b>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Ab 17. Juli 2023 wurden die ersten Flächen unterhalb der Brücke zwischen Berliner Straße und Heinigstraße für den Ersatzbau in Anspruch genommen. Ab Mitte Oktober 2023 folgen die restlichen Flächen westlich der Berliner Straße</p> <p>Die Stadt Ludwigshafen richtet in der Heinigstraße 50 Anwohnerparkplätze als Ersatz für die westlich der Berliner Straße entfallenden Anwohnerparkplätze ein.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Wird die Konrad-Adenauer-Brücke während den Bauphasen für den Autoverkehr befahrbar sein?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Ja, die Konrad-Adenauer-Brücke ist weiterhin befahrbar.</p>

#### 4.4. Themenbereich Nachhaltigkeit

Dem Themenbereich Nachhaltigkeit bei der Hochstraße Süd wurden drei Fragen zugeordnet. Dabei ging es um Themen wie die **Haltbarkeit der Brücke, Aspekte der Kreislaufwirtschaft und Entsiegelung**.

Fragen & Antworten zu Nachhaltigkeit	
<b>Frage:</b>	Wurde bei der Ausschreibung und der Ausführung der Bauarbeiten an den Aspekt der Kreislaufwirtschaft gedacht?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Bei der Kreislaufwirtschaft ist natürlich oberste Vorgabe, dass wir Recyclingmaterial verwenden. Unsere Materialvorgabe schreibt uns vor, diese Materialien zu verwenden. Allerdings wird das durch die Verordnung immer schwieriger. Wir verwenden es, soweit es geht, es ist aber sehr schwer, das noch zu erfüllen, denn die Schadstoffgrenzwerte sind sehr groß. Wir würden gerne viel vielmehr verwenden, aber wir dürfen nicht. Aber das, was wir dürfen, machen wir natürlich.
<b>Frage:</b>	Inwieweit wurden bei der Ausschreibung der Arbeiten das Tariftreue-Gesetz berücksichtigt? Wurde es entsprechend ausgeschrieben und falls ja, wie wird das kontrolliert?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Das Tariftreuegesetz ist in Rheinland-Pfalz für öffentliche Auftraggeber Pflicht. <i>Björn Berlenbach:</i> Der Zoll, mit dem wir gerne gemeinsame Sachen machen und ihn auch gerne auf unsere Baustellen bitten, kontrolliert dies dann.
<b>Frage:</b>	Was dürfen wir uns unter dem Begriff Nachhaltigkeit der Maßnahme vorstellen? Ist bei der Fläche unterhalb der Brücken an deren teilweise Entsiegelung gedacht? Stichworte Hitzeschutz, Schwammstadt
<b>Antwort:</b>	<i>Majed Nasser:</i> Wir haben, wie gesagt, diese Gelegenheit zu unseren Gunsten genutzt, sodass wir weitere Angebote für umweltfreundliche Verkehrsmittel oder Möglichkeiten angeboten haben. Dass die Leute nicht nur das Auto benutzen. Uns ist bewusst, dass die Brücke für die Wirtschaft sehr wichtig ist, das muss man realisieren. Aber durch den neuen Radweg besteht die Möglichkeit, mit dem Rad zu fahren, von Bahnhof bis Stadtmitte weiter nach Mannheim und durch die Radverkehrsnetze überall in die Stadt. Und darüber hinaus können viele Bürger, die vorher mit dem Auto gefahren sind, durch das Angebot der Straßenbahn, die S-Kurve nach Mannheim, sagen, nein, es ist jetzt kürzer, ich fahre mit der Straßenbahn direkt. Diese Möglichkeit gibt es dann auch. Das heißt, Nachhaltigkeit ist auch wichtig bei den Angeboten, die wir machen. Darüber hinaus wird durch eine intakte Hochstraße Süd viel Verkehr durch die Umleitung über Sandhofen oder über Speyer gespart. Dadurch wird der CO <sub>2</sub> -Ausstoß geringer, weil man kürzere Strecken fährt.

*Björn Berlenbach:* Zunächst kommt unter die Hochstraße Süd ja kein Regen hin. Da ist oben drüber die Brücke. Das zweite ist, wir bauen da ja einen Radweg und es werden auch Parkplätze unter der Brücke sein. Insofern nutzen wir quasi so eine Verkehrsachse, die ja versiegelt ist, doppelt. In der obersten Etage für Autos, in der unteren Etage für Radverkehr. Das ist das Thema Entsiegelung.

*Alexander Thewalt:* Im letzten Jahr hat der Stadtrat das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Innenstadt beschlossen. Da haben wir ganz viele Aussagen zum Thema Schwammstadtentsiegelung, Begrünung auch von privaten Flächen drin. Das Konzept ist beschlossen. Die Maßnahmen stehen an. Die Maßnahmen sind natürlich unter dem Finanzierungsvorbehalt, unter dem alles steht. Aber der Stadtrat hat das Maßnahmenpaket, das Innenstadtkonzept beschlossen. Und ein Thema ist zum Beispiel, wo wir auch in der Planung schon sehr weit sind, das ist, wenn Sie die Musikschule sehen, und zwischen der Musikschule und dem Neubau von den Pfalzwerken, wo früher der C&A, glaube ich, war... da haben wir ja noch diese ehemalige, zuletzt glaube ich Shisha-Bar. Das wird abgebrochen und dort wird ordentlich entsiegelt. Da ist ein Bestandteil, ein großes Thema, die Entsiegelung, da haben wir ja schon eine Menge, auch eine Menge große Bäume, nicht ganz so alt wie manch andere, aber die sind auch schon einige Jahrzehnte alt. Das ist eine Fläche, wo bald was passieren wird unter den Voraussetzungen, die ich genannt habe.

## 4.5. Themenbereich Baumaßnahmen

Dem Themenbereich Baumaßnahmen wurden zwei Fragen zugeordnet. Dabei ging es um Fragen zur baulichen Vorgehensweise wie beispielsweise **geräuscharme Baumaßnahmen**.

### Fragen & Antworten zu den Baumaßnahmen

**Frage:** Woher wird das Wasser für die Wasserberieselung genommen? Aus dem Rhein?

**Antwort:** *Björn Berlenbach:* Das Wasser ist Leitungswasser. Wir nehmen kein Wasser aus dem Rhein, da das Rheinwasser leicht mit Legionellen belastet ist. Und wenn man das dann so versprüht, passt es nicht zu den Arbeitssicherheitsvorkehrungen für die Bauarbeiter vor Ort. Also insofern muss es Leitungswasser sein. Aber wir bauen ja neu, folglich wäre Staub auf den Straßen. Daher wird natürlich gereinigt, damit nicht so viel aufschwebt, und im trockenen Sommer mit Wasser berieselt. Aber wir reißen ja nichts mehr ab. Insofern ist es deutlich weniger als noch beim Abriss der Pilzhochstraße.

**Frage:** Was darf man sich unter geräuscharmen Baumaßnahmen vorstellen? Können sie ein Beispiel dafür geben?

**Antwort:** *Björn Berlenbach:* Ja, geräuscharm insofern, dass wir neu bauen. Wir reißen also nicht ab, wir bauen Bohrpfähle. Die werden reingebohrt. Natürlich sind diese Geräte sehr stark und haben somit große Motoren. Die machen natürlich einen gewissen Lärm, aber das eigentliche Tun oder Arbeiten ist relativ leise. Also mit einem großen Bohrer wird da in die Erde gegraben und die Erde herausgenommen und das abgefahren. Natürlich hat man dann auch Fahrzeuge auf der Baustelle. Wenn dann neu gebaut wird, wird irgendwann betoniert, da hört man auch wieder hauptsächlich die Motoren. Wenn der Beton da in die Schalung fließt, das macht kaum Geräusche. Und so geht es dann oben weiter. Natürlich wird auch mal hämmern zu hören sein oder bohren und schrauben. Aber es wird nicht so laut wie der Abriss.

## 4.6. Themenbereich Finanzierung

Dem Themenbereich Finanzierung wurden drei Fragen zugeordnet. In diesem Bereich war die **Prognose von höheren Baukosten** für das Projekt zentral.

### Fragen & Antworten zur Finanzierung

**Frage:** Der Ersatzbau der Pilzhochstraße kostet schon jetzt bei Baubeginn mit 120 Mio. 50% mehr und wird bei dem derzeitigen Baupreisindex insgesamt (Rechnung Bauamt) doppelt so teuer als zur Förderung eingereicht (162 zu 83 Mio.). Was bedeutet das für die Gesamtkosten und den städtischen Anteil. Welche Konsequenzen werden hieraus gezogen?

**Antwort:** *Jutta Steinruck:* Wir haben mit Bund und Land vereinbart, dass wir Preissteigerungen, die gerechtfertigt sind, mit Abschluss der Maßnahme einreichen. Es ist üblich, dass dann Bund und Land solche Anteile, das haben sie auch bei anderen Großbaumaßnahmen schon gemacht, auch erstatten, wenn sie begründet sind. Das ist ein Verfahren, dass bei Antragstellung keine manchmal schon bekannten Preissteigerungen mit eingerechnet werden dürfen, aber man weiß, dass der Stand des Antrags des Einreichens nicht die Endkosten sind und das ist einkalkuliert.

*Hinweis der Redaktion vom 15. September 2023:* Zwischenzeitlich wurden die Hauptleistungen für die Hochstraße Süd ausgeschrieben. Damit steht ein Großteil der Baukosten fest. Die hier befürchteten hohen Preissteigerungen werden damit nicht mehr eintreten.

## 5. Hochstraße Nord / Helmut-Kohl-Allee

Bundesverkehrsminister Wissing hat am 14. Juli die Förderung des Hochstraßensystems durch Bund und Land zugesagt. Die Förderzusage über 473,5 Millionen Euro ist eine wichtige Voraussetzung für den Abriss der Hochstraße Nord und den Bau der Helmut-Kohl-Allee. Bereits am 17. Juli hat der Stadtrat die Ausschreibungen für den Bau der neuen Westbrücke bewilligt.

Dadurch hat sich die öffentliche, politische und medial geführte Diskussion in Richtung Hochstraße Nord bzw. Helmut-Kohl-Allee verlagert. Die Debatte greift ein Grunddilemma infrastrukturelle Planungsprozesse auf und verankert diese im Kontext der großen Transformationen: auf der einen Seite die Umsetzung des über mehr als zehn Jahre geplanten, diskutierten, politisch legitimierten und planfestgestellten Bauvorhabens vor dem Hintergrund einer ausgehandelten Förderkulisse und auf der anderen Seite die Forderung nach Anpassungen an neue Gegebenheiten (Klimakrise, Mobilitätswende, Ökologie, Finanzen).

Auch in diesem Kontext dient die Online-Sprechstunde als Informations- und Dialogangebot, mit dem verständlich und zugewandt über die Planungsgenese, die Legitimation der Planung sowie planerische, rechtliche und formale Rahmenbedingungen informiert wird. Es wird verdeutlicht, dass das inzwischen planfestgestellte Vorhaben<sup>1</sup> in jeder Hinsicht legitimiert ist (Bürgerbeteiligung, Politik, formales Verfahren etc.).

Ziel der Online-Sprechstunde ist ein direkter Austausch zwischen den Mitgliedern des Stadtvorstands sowie den Fachplaner\*innen der Ludwigshafener Stadtverwaltung und der Öffentlichkeit im Sinne der Verfahrenstransparenz und des Perspektivwechsels.

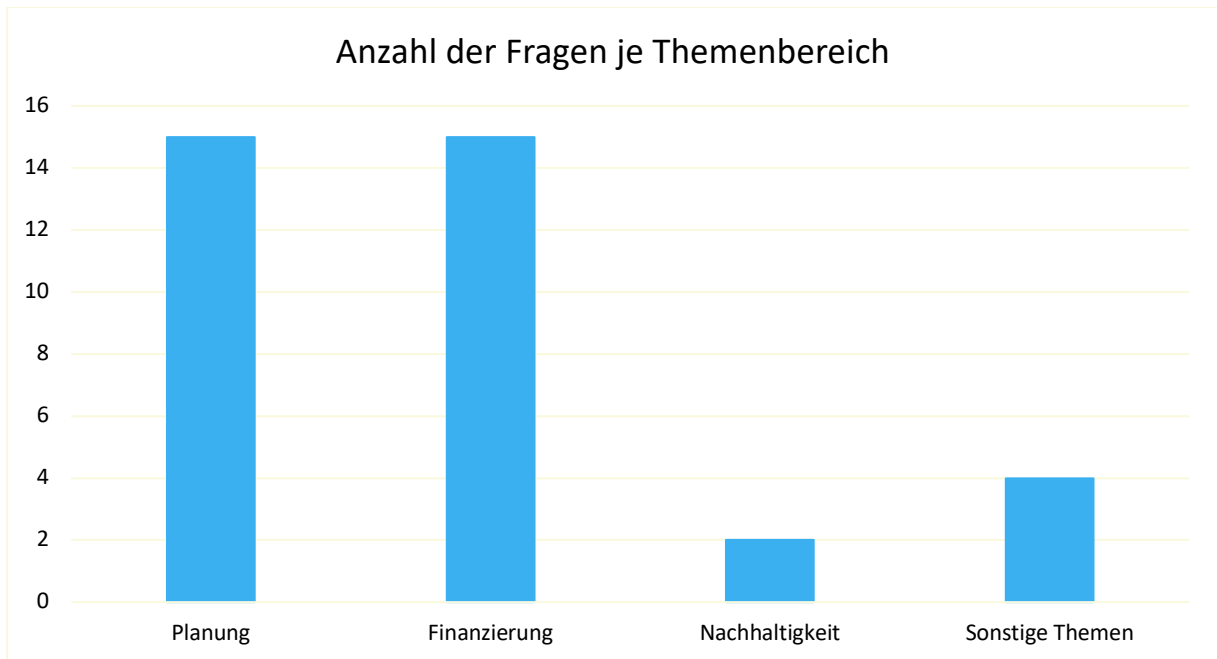
### 5.1. Inhaltliche Zusammenfassung

Die Fragen aus der Online-Sprechstunde wurden aus dem Chat übertragen und die Antworten der anwesenden Fachplaner\*innen verschriftlicht. Für eine bessere Lesbarkeit wurden die Beiträge sprachlich leicht angepasst. Die Fragen sind im Folgenden in Kategorien geordnet und tabellarisch aufgeführt. Dabei knüpfen die Kategorien an teils bereits bekannte Themenbereiche rund um die Hochstraße Nord an. Die vier Kategorien „Planung“, „Finanzierung“, „Nachhaltigkeit“ und „Sonstige Themen“ (siehe Abbildung 4) bilden die Grundlage für die Übersicht. Wenn

---

<sup>1</sup> Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) informierte am 14. August die Öffentlichkeit über den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses; siehe: <https://lbm.rlp.de/de/aktuelles/detail/news/News/detail/b-44-planfeststellungsbeschluss-fuer-den-ausbau-der-b-44-durch-umgestaltung-der-hochstrasse-nord-in/> (Stand 18.09.2023)

Beiträge mehrere Fragen beinhalteten, wurden sie der Kategorie zugeordnet, auf die sich der Schwerpunkt der Antwort bezieht. Mit Abstand am häufigsten wurden im Kontext der Hochstraße Nord Fragen in den Themenbereichen Planung (15 Fragen) und Finanzierung (15 Fragen) gestellt.



**Abbildung 4:** Anzahl der Fragen zur Hochstraße Nord und Helmut-Kohl-Allee je Themenbereich

## 5.2. Themenbereich Planung

Dem Themenbereich Planung bei der Hochstraße Nord wurden 15 Fragen zugeordnet. Dabei ging es um Themen wie den **Betonabbruch der Hochstraße**, die **Mobilitätswende** und ein **Park-und-Ride Angebot**.

Fragen & Antworten zur Planung	
<b>Frage:</b>	Der Betonabbruch der Hochstraße Nord ist ja asbesthaltig. Wie verhindern Sie eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung während des Abrisses durch freiwerdenden Asbeststaub?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Wenn man Asbest hört, hat man ja gleich so ein ungutes Gefühl. Und das braucht man aber nicht haben. Wir reden hier über Konzentrationen, die sind verschwindend gering. Wir unterschreiten die Konzentration in Innenräumen, die in Innenräumen zulässig wären, um das Tausendfache und sind aber an der frischen Luft. Also das ist kein Thema. Trotzdem, Staub ist immer ein Thema, Feinstaub ist ein Thema. Und insofern werden wir sehr intensiv diesen Abbruchstaub herunterdrücken mit Wasserbenebelung. Und das führt auch dazu, dass die paar Fasern, die da noch mit drüber schweben, auch runtergedrückt werden vom Wasser. Also bitte keine Sorgen machen. Das ist völlig unkritisch, völlig ungefährlich.
<b>Frage:</b>	Nach neusten Berechnungen unabhängiger Institute wird der private PKW Bestand im Zuge der Mobilitätswende (Umstellung auf E-Mobilität oder alternativer Kraftstoffe) wesentlich langsamer vorangehen als es bisher berechnet wurde. Die hohen Preise für E-PKWs, attraktive Angebote im Nahverkehr, gut ausgebaute Radwegeinfrastrukturen und nicht zuletzt ein anderes Arbeitsverhalten durch Home-Office lassen die Verkehrszahlen (Pendler) bis 2050 schrumpfen. Wie passt dazu eine zweite Stadtautobahn, die einer nachhaltigen zeitgemäßen Neugestaltung einer lebenswerten Stadt entgegensteht? Wäre nicht Zeit alternativ Planungen zu unternehmen z.B. schmälere Straße (zweispurig) andere Verkehrsführung etc.? Das, was bisher bekannt ist sieht nicht sonderlich schön und lebenswert aus.
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Wenn ich die Frage so abarbeite, da steht drinnen nach neuesten Berechnungen unabhängiger Institute. Ich hoffe, alle Institute sind unabhängig, auch die Büros, die für uns gearbeitet haben in den letzten Jahren, die auch diese Prognosen mit uns gemacht haben oder für uns gemacht haben, die Verkehrsprognosen, die hoch und runter mit dem Land abgestimmt sind. Die Forderung vom Land als Fördermittelgeber war eine Verkehrsqualität der Stufe D an den Knotenpunkten. Die Stufe D ist die viertbeste, A ist die beste, das heißt, der Autofahrer oder die Straßenbahn oder der Fußgänger kann quasi ohne Wartezeit über die Kreuzung laufen, gehen oder fahren und D ist die viertbeste. Es gibt noch E dahinter. Also die Stufe D ist jetzt kein Zauberwerk. Deswegen von der Stadtautobahn zu sprechen, ist überhaupt nicht



gerechtfertigt. Eine Stadtautobahn ist per Definition eine Autobahn, die durch die Stadt geht, anbaufrei und hat keine Gehwege, keine Radwege, hat keine Ampelkreuzungen zwischendurch. Also eine Stadtautobahn bauen wir definitiv hier nicht, auch wenn wir die Hochstraße Süd wieder aufbauen, wie sie war, darüber haben wir vorhin gesprochen. Wir haben über den Flüsterasphalt gesprochen, wir werden eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf der Hochstraße Süd haben. Das ist alles andere als eine Stadtautobahn. Das gleiche gilt natürlich auch für die Helmut-Kohl-Allee mit einer 50 km/h-Beschränkung. Das ist ja selbstverständlich in der Stadt. Die ganze Hochstraße Nord, der ganze Zug von der Westbrücke über die Helmut-Kohl-Allee bis hin zu der Kurt-Schumacher-Brücke wurde auch schon von Herrn Nasser dargestellt, aufgeteilt in drei Abschnitte. Die Westbrücke mit zwei Fahrbahnen zu je zwei Fahrstreifen ist nicht nur aus Leistungsfähigkeitsgründen die richtige Dimensionierung. Zwei Brücken nebeneinander bedeuten, auch wenn ich eine saniere, kann ich die andere weiter benutzen im Gegenverkehr. Und wir brauchen auch Straßen oder Straßenflächen, die Brücken, die nicht zu 100 oder 110 Prozent ausgelastet sind, auf den Bemessungsverkehr stärken. Weil wenn ich die zu 100 oder 110 Prozent auslaste, hat kein Rettungsfahrzeug keine Feuerwehr eine Chance. Das ist immer noch ein wichtiges Kriterium, gerade in einer Stadt mit viel chemischer Industrie an allen Ecken und Enden, nicht nur bei der BASF. Auch die Feuerwehr oder Rettungsfahrzeuge brauchen eine gute Fahrmöglichkeit. Was haben wir hier noch? Die Elektromobilität, dann bleiben die Autos, wie sie sind, sie bleiben groß und wollen schnell fahren. Die hohen Preise, attraktive Angebote im Nahverkehr, gut ausgebaute Radwege und so weiter, das hoffen wir. Herr Nasser hat auf die Prognosen hingewiesen, mit denen der Bund arbeitet, die sind leider nach wie vor als realistisch anzunehmen. Gerade in einer Stadt wie Ludwigshafen wächst die PKW-Dichte jedes Jahr. Also die Dichte, wie viele Kraftfahrzeuge haben wir pro 1000 Einwohner. Wir sind also hier in keiner Weise unterwegs in der Richtung, dass der Kraftverkehr irgendwie weniger werden könnte. Wirtschaftsverkehr wurde vorhin auch angesprochen. Dafür sind leistungsfähige Straßenverbindungen erforderlich sowie leistungsfähige Eisenbahnverbindungen. Die Deutsche Bahn arbeitet an dieser sogenannten Studernheimer Kurve da oben, dass die Züge von der BASF Richtung Mainz abfahren können, ohne im Stadtgebiet rangieren zu müssen. Also auch die Eisenbahninfrastruktur muss leistungsfähiger werden und wird auch leistungsfähiger. Und alles andere würde ich auch dem Stadtrat überlassen.

**Frage:**

In der Machbarkeitsstudie des Pendlerradwegs nach Worms ist eine Streckenführung über Heinig- und Leuschnerstraße vorgesehen. Wie passt das mit der Aussage der Stadtverwaltung von April 2023 zusammen: „Da die künftige Trasse noch nicht abschließend definiert ist, kann aktuell keine Aussage getroffen werden, ob bzw. wie die Helmut-Kohl-Allee gekreuzt wird. Das „ob“

	<p>verwundert, wenn man sich die Position der beiden Straßen auf dem Stadtplan anschaut. Gibt es inzwischen neuere Erkenntnisse – wird bereits am „wie“ gearbeitet?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Björn Berlenbach:</i> Die Pendlerradroute Nord ist ja ein kleines bisschen zeitlich hinter der Pendlerradroute Süd. Wir haben da noch keine Planung durchgeführt. Wir haben eine Machbarkeitsstudie, und die Machbarkeitsstudie hat noch keine Lösung für die letzte Meile, sagen wir es mal so, für das Queren der Innenstadt. Und das wird Thema der Planung sein. Das ist natürlich ein ganz wichtiger Punkt, wir haben da verschiedene Ideen. Also insofern, es ist noch nicht in Arbeit, wird aber demnächst so weit sein. Dann wird die Pendleradroute Nord auch in den Stadtrat kommen. Und danach können wir Aufträge erteilen. Hier wird auch möglicherweise Thema einer späteren Sprechstunde, wo man dann vielleicht noch konkreter was zu sagen kann. Es gibt zwei Fragen, die sich auch mit der Hochstraße Nord und der Planung beschäftigen, beziehungsweise auch sehr operational.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Wurde schon einmal berechnet, wie hoch die Verkehrsbelastung der derzeitigen Hochstraße Nord sein dürfte, um eine Sanierung vorzunehmen?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Björn Berlenbach:</i> Die Verkehrsbelastung und die Sanierung haben jetzt nicht direkt was miteinander zu tun. Die Hochstraße Nord ist nicht wirtschaftlich sanierbar. Das ist ein großer Unterschied zur Weißen Hochstraße. Man kann natürlich sagen als Ingenieur, kriegt man alles irgendwie saniert. Das ist dann aber unglaublich teuer und völliger Wahnsinn. Und wie gesagt, das hat mit der Verkehrsbelastung jetzt nichts zu tun, wie eine Sanierung ablaufen müsste.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Warum erfolgt ein Neubau der oberen Heinigstraße? Der Verkehr kann auch über die neue Kreuzung Bürgermeister-Grünzweig-Straße zur alten Heinigstraße geführt werden. Die Tankstelle kann weiterhin angeschlossen werden.</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Björn Berlenbach:</i> Das ist dieses Über-Eck-Thema. Warum ist die Heinigstraße nicht gegenüber von der Bürgermeister-Grünzweig-Straße. Das hat Leistungsfähigkeitsgründe. Bei einer direkten Kreuzung hätte das nicht funktioniert. Und keine Sorge, die Tankstelle bleibt weiterhin angebunden. Das ist ja in dem Lageplan so eine Straße, die aussieht wie ein Henkel. Von da kann man sehr gut zu der Tankstelle fahren. Man kann aber auch von der Heinigstraße oder auf die Heinigstraße zurückfahren. Also es bleibt, Tankstelle bleibt angeschlossen.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Wird es ein Park-and-Ride Angebot geben, um den Verkehr zu entlasten?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Björn Berlenbach:</i> Park-and-Ride-Angebot ist ein ganz wichtiger Punkt. Wir werden aktiv auf Park-and-Ride-Angebote hinweisen. Zum Beispiel in Rheingönheim. Und wichtig ist, dass die ein Stück weit am Stadtrand oder sogar noch vor der Stadt sind, dass es sich lohnt, da umzusteigen, auf die Straßenbahn, auf die S-Bahn. Und dann das letzte Stück mit dem öffentlichen Personennahverkehr reinzufahren. Und jetzt noch ein bisschen weiter in die Zukunft. Das werden wir nicht zum Baustart hinkriegen. Aber wir möchten</p>

	<p>auch so Mobilitätsstationen einrichten. Es sind Stationen, wo ich von einem Verkehrsmittel auf verschiedene andere wechseln kann. Ich kann von der S-Bahn aufs Fahrrad wechseln, vom Auto aufs Fahrrad oder auf die S-Bahn und vom Fahrrad auf die S-Bahn: also hin und her. Das gibt Möglichkeiten, das ist unsere Überzeugung, reduzieren dann doch auch den Verkehr in der Stadt. Wenn man sagt, bevor ich da im Stau stehe, schnapp ich mir so ein Nextbike und bin in fünf Minuten bei der Arbeit. Und da sind wir dran. Und es wird was geben, und wir werden auch weiter daran arbeiten. Und zur Mitte der Bauzeit werden wir wahrscheinlich noch viel mehr Angebote haben.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Als Minimallösung, wenn die Nordtrasse doch noch gestoppt werden sollte, könnte ich mir vorstellen, die Auffahrt zur Kurt-Schumacher-Brücke von Norden und die Abfahrt nach Norden zu ertüchtigen. Damit ist die Brücke von Norden an die Rheinallee angeschlossen. Durch Nutzung des nördlich liegenden Hemshofkreisel, kann die Brücke auch von Süden erreicht und nach Süden verlassen werden. Wurde dies als Backup-Lösung bereits betrachtet? In welcher finanziellen Größenordnung würde sich der hierzu erforderliche Erhalt oder das Ertüchtigen bzw. falls später nötig, der Neubau dieser Auf- und Abfahrt bewegen?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Alexander Thewalt:</i> Ich sage mal ganz vorsichtig, das ist abenteuerlich, was hier vorgeschlagen wird. Das ist sehr abenteuerlich. Wir haben über Leistungsfähigkeiten gesprochen. Wir haben die Verkehrsmengen abgestimmt mit dem Fördermittelgeber. Das Land, sage ich mal ganz vorsichtig, hat uns da im Griff. Der Bund und das Land. Der Bund sagt, wir haben ein Bundesklimaschutzgesetz und wir erwarten, dass die Treibhausgasemissionen aller Art im Jahr 2045 neutral sind. Dann muss der Bund und dann die Länder uns dabei helfen. Mit solchen abenteuerlichen Lösungen können wir aktuell mit Bund und Land nicht reden und auch nicht mit dem Stadtrat und auch nicht mit unseren Bürgern und nicht mit unserer Wirtschaft.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Das Bundesemissionsschutzgesetz verlangt in § 50, Verkehrswege so zu planen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Gebiete, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen oder anders schutzwürdige sind, so weit wie möglich vermieden werden (siehe, Luftverunreinigungen, Grenzwerte bei Lärmaufkommen, Erschütterungen). Dem Feststellungsentwurf Verkehrsuntersuchung v. 01.08.2018 habe ich entnommen, dass Linien des ÖPNV keine Priorisierung erfahren sollen, zudem wurde bei dem Verkehrsaufkommen das Worst-Case-Szenario als maßgeblicher Referenzfall definiert. Ich hätte gerne eine Antwort, inwiefern die Interessen der Anwohner gleichwertig zu den Interessen der Pendler bei den Planungen Beachtung finden. Danke.</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Björn Berlenbach:</i> Das ist ein ganz großer Schwerpunkt dieses Planfeststellungsverfahrens, genau dieses Thema. Und da wurden umfangreiche Gutachten gemacht zum Lärm und diesen ganzen Emissionen, also Luftreinhaltung. und da gab es dann auch Schutzmaßnahmen für die Anwohner. Und das ganze Thema ist abgewogen worden untereinander. Das ist ja Thema der Planfeststellung. Und sobald wir den Planfeststellungsbeschluss erhalten,</p>

	werden wir sehr genau sehen können, ob unseren Vorschlägen da nachgegeben wurde oder ob das etwas anders gefasst wurde. Aber das ist Aufgabe der Planfeststellung, genau dies zu tun.
<b>Frage:</b>	Ihnen ist bekannt, dass bei der Lärmvorsorge Grenzwerte einzuhalten sind?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Uns ist bekannt, dass Lärmvorsorgegrenzwerte einzuhalten sind. Da gibt es Nachtwerte, es gibt Tragwerte. Und die werden eingehalten.
<b>Frage:</b>	Verkehrsforscher weisen darauf hin, dass wer Straßen baut, Verkehr ernten wird. Eine Verkehrswende kann m. E. nur realisiert werden, wenn nicht noch mehr Straßen gebaut werden. Stattdessen Radwege und ÖPNV ausgebaut werden. Inwieweit wird dieser Aspekt bei der Planung der Stadtstraße berücksichtigt?
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Die Frage ist natürlich berechtigt. Aber es ist schon immer so. Als in Deutschland Autobahnen gebaut wurden, lange vor dem Krieg, da hat man gehofft, dass diese Autobahnen auch genutzt werden. Und um den Bürger dann auch den Sinn der Autobahnen damals zu demonstrieren und zu verteidigen, wurden Fotos gemacht, wo der Fotograf 20 Autos dabei hatte, zeigen konnte, guck mal, die Autobahn ist ja superwichtig. So fing das mal an mit den Straßen. Heute haben wir es anders. Es ist so, wie Sie sagen, aber auch wenn wir Radwege bauen, hoffen wir auf mehr Radverkehr. Wenn wir Straßenbahnen bauen, hoffen wir auf mehr ÖPNV-Nutzer. Und gerade bei der Straßenbahn ist es ganz wichtig, um eine Straßenbahnmaßnahme überhaupt zu begründen, gibt es den sogenannten volkswirtschaftlichen Nutzen. Das sind dann eingesparte Pkw-Kilometer, und die eingesparten Pkw-Kilometer bringen weniger CO2-Emissionen, weniger Stickoxide und so weiter, weniger Unfallkosten. Das wird also für alle Verkehrsarten so gemacht, und wir sind hier gebunden, Ich habe mehrfach erläutert, wir sind hier im Bundesfernstraßennetz unterwegs, die Bundesstraße 44 ist die Hochstraße Nord, die Stadtstraße Nord und wir sind dabei und das ist dann auch abhängig von unseren finanziellen Mitteln, abhängig von Fördermitteln, abhängig von Stadtratsbeschlüssen, selbstverständlich das ÖPNV-Netz auszubauen, das Radwegenetz auszubauen, genau vor dem Hintergrund, dann erwarten wir mehr Fahrten auf diesen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Wir sind im Verkehrswesen aber ganz stark angewiesen auf Land und Bund, auf die Ebenen, wo in einem Ministerium von Klimaschutz gesprochen wird und im anderen Ministerium aber von anderen Dingen gesprochen wird. Und wir müssen uns in diesen Rahmen einfügen. Das ist alles demokratisch legitimiert, vom Stadtrat bis nach oben zum Bund. Wir haben heute Abend mehrfach erläutert, dass wir auf Grundlagen von politischen kommunalen Beschlüssen und in Zusammenarbeit mit dem Land und Bund arbeiten, um das Beste für die Stadt zu erreichen und auch für dieses neue Stadtquartier.
<b>Frage:</b>	Lässt sich die Vergrößerung der Grünflächen in Zahlen fassen?

<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Wir sind gerade in der Entwicklung. Die LCE, eine Tochtergesellschaft der GAG, wurde beauftragt, dieses Gebiet zu entwickeln. Wir machen das mit Fraunhofer-Instituten und mit anderen Instituten. Wir wollen ein sehr modernes, grünes, nachhaltiges, ökologisches Stadtquartier entwickeln. Wir denken auch über größere Lösungen nach. Das wird dann auch eine haushälterische Frage sein. Gartenschauen zum Beispiel. Also wir haben das sehr im Blick, dass wir da eine grüne Lunge in der Stadt kriegen.
<b>Frage:</b>	Bei der Sommerakademie der GAG wurde von den Studierenden eine tiefergelegte Stadtstraße vorgestellt. Wurden diese Ideen in die Planung mitaufgenommen?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Das war eine Idee von Studentinnen und Studenten, die im Rahmen der Sommerakademie der GAG-Planungen jenseits von rechtlichen Rahmenbedingungen und so weiter gemacht haben. Ich habe gesagt, ich nehme es mit. Ich habe inzwischen lernen müssen, dass wir dann das Planfeststellungsverfahren, die Planungen ganz von vorne neu beginnen müssten.  <i>Björn Berlenbach:</i> Tiefergelegt heißt, da kann ich vielleicht oben drüber laufen, dann lege ich sechs Meter tiefer. Das heißt, ich habe schon mal eine Rampe, die 100 Meter in die Tiefe geht und eine, die 100 Meter nach oben geht. Das ist das eine. Das andere ist, wir haben ja unterirdisch wahnsinnig viel, was sich da tut. Wir haben keine Wiese, die unten nichts mehr hat. Wir haben einen BASF-Tunnel, wir haben einen C-Tunnel, wir haben Gasleitungen, wir haben dies, wir haben jenes. Das ist alles unter der Erde nicht ganz so einfach. Aber es wurde zum Beispiel ganz am Anfang auch ein Tunnel untersucht, der an der Bruchwiesenstraße startet und dann bis Mannheim führt. Aber da wären wir dann bei ganz anderen Kosten. Da wären wir bei zwei, drei, vier Milliarden. Das ist völlig unrealistisch.
<b>Frage:</b>	Wenn die Asbestbelastung des Betonabbruchs so gering ist, warum wurden dann die Abbruchmassen als "Problemfall" eingestuft, womit Sie zum Teil die Kostensteigerungen erklären?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Wir haben Grenzwerte, die Verwertung von sehr gutem Material teilweise verhindern. Und das haben wir nicht nur dort. Wir haben es in ganz vielen Kategorien. Sie können es mir glauben oder nicht, das Material ist top, es ist super geeignet für ganz viele Anwendungen. Aber da dieses Wort Asbest darin vorkommt, löst es Panik aus, und Panik ist kein guter Ratgeber.
<b>Frage:</b>	Wie könnte diese Kreuzung der Radroute aussehen?
<b>Antwort:</b>	<i>Beantwortung im Nachgang:</i> Fünf signalisierte Querungsmöglichkeiten im Verlauf der Helmut-Kohl-Allee stehen für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung.
<b>Frage:</b>	Laut Antrag soll noch an der Ausführung gegenüber der Planfeststellung nachgebessert werden. In welchem Rahmen kann, Hand aufs Herz, hier noch verkleinert werden?

**Antwort:** *Beantwortung im Nachgang:* Es ist keine Planänderung im Sinne der Planfeststellung vorgesehen. Perspektivisch sind langfristig Anpassungen auf Grund zukünftiger Verkehrsprognosen möglich.

### 5.3. Themenbereich Finanzierung

Dem Themenbereich Finanzierung bei der Hochstraße Nord wurden 15 Fragen zugeordnet. Dabei ging es um Themen wie die **dynamische Förderung**, die **Kostenzusage vom Bund** und die **möglichen Einsparungen in anderen Bereichen des Haushaltes**.

Fragen & Antworten zur Finanzierung	
<b>Frage:</b>	Guten Abend Frau Steinruck! In Ihrer Rede im Stadtrat letzten September verkünden Sie, dass Ihnen vom Verkehrsminister zugesichert wurde, es werde eine Lösung zur dynamischen Förderung des Bauprojekts geben, nach der aber noch gesucht werde. Stimmt es also, dass noch keine konkrete Modalität einer Mehrkostenübernahme feststeht und betreffe diese den vollen Anteil von Bund und auch vom Land an den Kostensteigerungen?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Die dynamische Förderung darf vom Bund und Land nicht pauschal im Vorfeld zugesagt werden. Da gibt es einen Rechtsrahmen. Wir haben lange mit denen darüber geredet. Wir haben auch die Situation in der Stadt sehr deutlich gemacht. Und wir haben dann aber sehr deutlich auch Beispiele aufgezeigt bekommen, wo in Deutschland und auch in Rheinland-Pfalz solche großen Förderprojekte dann mit Nachträgen auch über die Förderzusage hinaus bei Kostensteigerungen auch ausgeglichen wurden.
<b>Frage:</b>	Die Förderzusage vom Bund ist um mehr als 30 Mio. Euro geringer ausgefallen als beantragt worden war. Ist mittlerweile der Grund dafür bekannt? Wie hoch sind die Zinsen per Anno, die die Stadt für den finanziellen Eigenanteil an den Baumaßnahmen tragen muss?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Wir haben diese Förderzusagen bekommen, bisher als Brief, aber die ausführliche Bewertung läuft von Berlin über Mainz nach Ludwigshafen. Also die ausführliche Förderzusage haben wir noch nicht, aber dankenswerterweise gibt es auf Arbeitsebene sehr gute Kontakte und wir unterhalten uns mit den Landes- und Bundesbehörden und da kriegt man so sachte Hinweise. Nach diesen Hinweisen müssen wir sagen, ist das wirklich sehr fair geprüft worden und die 30 Millionen, die da stehen, sind erst mal eine große Zahl. Beim genauen Blick wird sich dann aber später zeigen, dass das alles im Rahmen ist und wirklich sehr fair mit uns umgegangen wurde.
<b>Frage:</b>	Warum fällt dann die Kostenzusage geringer aus, auch wenn sie sich auf 2021 bezieht?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Die Kostenzusage bezieht sich immer auf das, was beantragt wurde. Insofern ist da jetzt noch keine Dynamisierung oder noch keine Erhöhung zum jetzigen Kostenstand drin, sondern es wird immer der Antrag bewertet, der eingereicht wurde und der, wie es dasteht, ist ganz richtig, bezog sich im Kostenstand Ende 2021 und das wird auch beschieden.

<b>Frage:</b>	Welche Kosten können durch die Sanierung der Schumacher-Brücke auf LU zu kommen? wann könnte eine Sanierung der Pylon Brücke erforderlich sein? Gibt es hierfür Rückstellungen?
<b>Antwort:</b>	<p><i>Majed Nasser:</i> Natürlich sind wir im engen Kontakt mit den Kollegen in Mannheim. Und die Rheinüberquerungen werden immer in Hauptprüfungen untersucht. Jetzt wird bei der Schumacher-Brücke eine statische Untersuchung durchgeführt und eine umfassende Hauptprüfung. Und danach werden wir schauen, wo wir stehen, was die Schumacher-Brücke betrifft. Das heißt, wenn wir die Ergebnisse haben, dann können wir gemeinsam mit Mannheim über die nächsten Schritte entscheiden. Ziel ist auch dafür, dass wir das nutzen, wenn irgendwelche Maßnahmen erforderlich sind für die Kurt-Schumacher-Brücke, dass wir währenddessen Maßnahmen an der Hochstraße Nord durchführen, damit auch, genau wie bei der Hochstraße Süd, die gesamte Achse Hochstraße Nord über die Kurt-Schumacher Brücke befahrbar bleibt. Und das macht für alle Parteien Sinn.</p> <p>Bezüglich der Pylon-Brücke, wir haben auch eine Hauptprüfung für die Pylon-Brücke durchgeführt. Und die Mängel, die festgestellt worden sind, Asphalterneuerung und weitere Maßnahmen, werden wir auch in dieser Zeit durchführen. Wie gesagt, damit bleibt die gesamte Achse, die gesamte Südachse auch befahrbar. Die Freigabe des Verkehrs erfolgt in dem Jahr '26. Und dann werden weitere Untersuchungen durchgeführt. Aber jetzt, in der nächsten Zeit wird eine statische Berechnung gemacht und dann werden wir auch wissen, wo wir stehen. Aber in der nächsten Zeit müssen wir uns keine Gedanken machen. Die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen werden 2025 durchgeführt, damit wie vorhergesagt, die Gesamtschutzachse für den Verkehr im Jahr 2026 freigegeben werden kann.</p>
<b>Frage:</b>	Wenn die genannten Kosten in Höhe von 1 Mill. Jährlich liegen für die Instandhaltung der Hochstraße, wäre eine Jährliche Instandhaltung auf Dauer doch günstiger? Bei einer Kostenprognose für Abriss und Neubau von 1,1 oder ,1,5 Milliarden, könnte die Hochstraße Nord noch 100 oder 150 Jahre betrieben werden.
<b>Antwort:</b>	<p><i>Jutta Steinruck:</i> Wir werden in jedem Fall die Kosten immer im Blick haben. Und ich bin sehr stolz darauf, dass unsere Bauprojektgesellschaft, unser Bereich, unser Dezernat Bauen und Umwelt in vielen Fällen inzwischen sogar kostengünstiger im Ergebnis sind, weil sie sich natürlich dessen bewusst sind, dass wir sparen müssen und dass wir genau hinschauen, was wir wie machen. Und die Umplanung, die Verschwenkung der Stadtstraße war ja auch ein Ergebnis, dass wir festgestellt haben, dass wir dann auch günstiger und schneller im Bau sind. Und solche Dinge haben wir natürlich auch im Blick. Natürlich ist die Stadt Ludwigshafen in ihrem Finanzhaushalt sehr eingeschränkt, aber wir bewegen uns hier im investiven Haushalt. Das heißt, hier müssen wir nicht, oder sind nicht dem Spardruck ausgesetzt wie in dem Haushalt, den wir für die Verwaltung ausgeben. Weil wir haben mit einer Investition auch immer einen Gegenwert. Das heißt, wenn ich ein Haus baue, habe ich</p>



	auch einen Gegenwert, und das ist bei investiven Maßnahmen so. Wir haben ja gleich 2009/2010 hat die Verwaltung ja auch zunächst mal die Rechnung gemacht, was kostet uns eine Instandsetzung der Hochstraße Nord und im Vergleich, was kostet ein Neubau und eine Hochstraße hat ja sehr, sehr viele Folgekosten.
<b>Frage:</b>	Wie hoch sind die jährlichen Kosten für die turnusmäßige Inspektion und Instandhaltung der Hochstraße Nord? Wie hoch sind dafür die Rückstellungen im Haushalt?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Ich gehe jetzt mal von der Hochstraße Nord aus. Wir haben ja wirklich eine sehr intensive Inspektion und Monitoring, auch immer mal wieder Schadensbeseitigungen, dass die Sicherheit erhalten bleibt, und da geben wir zwischen 0,7 und einer Million Euro aus. Wenn Netze neu zu machen sind, sind es dann immer Jahre mit hohen Kosten. Wir gehen aber davon aus, dass wir keine neuen Netze mehr brauchen.
<b>Frage:</b>	Sie hoffen, dass Mehrkosten aufgrund von Baupreissteigerungen durch Bund und Land zu 85% übernommen werden. Was ist mit Mehrkosten, die aus Zeitverzug, neuen Erkenntnissen, Planungsfehlern resultieren?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Ja, es sind ja immer verschiedene Aspekte. Warum kommt es zum Zeitverzug? Sollte man da irgendeine große alte Bombe finden, dann könnte man bestimmt den Fördergeber davon überzeugen, dass das mitzufinanzieren ist. Sind es jetzt wirklich grobe Planungsmängel, dann geht es mit uns nach Hause. Davon bin ich sehr überzeugt.
<b>Frage:</b>	Wo wird bei Kultur und Sozialem künftig mehr eingespart werden, um die Investition wieder zu tilgen?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Das wird der Stadtrat entscheiden müssen, der ist der Herr des Haushaltes. Der hat einen Beschluss auf Zwang der Landesregierung, der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier (ADD) getroffen, dass er den Haushalt in den nächsten zehn Jahren, das Haushaltsdefizit, ausgleicht und er wird sagen müssen, wo er jedes Jahr 10 Millionen einspart, beziehungsweise wir müssen sagen, wo wir mehr Geld einnehmen. Wir kämpfen auf allen Ebenen, das ist nicht nur die Oberbürgermeisterin, sondern alle Dezernentinnen und Dezernenten, dass wir Einnahmensteigerungen auch realisieren können. Und auch mehr Zuschüsse.
<b>Frage:</b>	Was wäre hier ein Beispiel für dynamische Förderung? Gibt es dynamische Förderung auch bei Autostraßen?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Die Mainzelbahn. Also die Straßenbahn in Mainz, die Straßenbahn zum ZDF in Mainz. Das ist ein Beispiel, wo Land und Bund solche Steigerungen auch gemacht haben.
<b>Frage:</b>	Können die Investitionen über Kassenkredite getilgt werden und so der Kostendruck entlastet werden?
<b>Antwort:</b>	<i>Jutta Steinruck:</i> Natürlich belasten Infrastrukturprojekte auch den städtischen Haushalt. Das hat der Stadtrat 2012, glaube ich, beschlossen, dass er diesen Weg gehen will. Und der Stadtrat ist auch Herr des Haushaltes, letztendlich.

	<p>Ich gehe davon aus, und ich fordere das auch ein, dass, wenn wir eine überregionale Straße bauen, die Wirtschafts- und Pendlerquerungen über Bundesländer für eine ganze Region sicherstellt, dass wir dann auch entsprechende Unterstützungen kriegen, auch was die Rahmenarbeiten betrifft. Das muss so sein. Tatsächlich müssen wir das, was wir bauen, auch bezahlen. Aber ich bin mir sicher, und zwar irgendwo auch im Chat gestanden, wir informieren oder das Baudezernat, die Bauprojektgesellschaft, informiert den Stadtrat auch immer in Zwischenschritten über Kostenentwicklungen, was kommt auf uns zu. Insofern weiß der Stadtrat Bescheid, und wo bei Kultur, Sozialen künftig mehr eingespart wird, das wird der Stadtrat entscheiden müssen, der ist der Herr des Haushaltes. Der hat einen Beschluss auf Zwang der Landesregierung, der ADD getroffen, dass er den Haushalt in den nächsten zehn Jahren, das Haushaltsdefizit ausgleicht und er wird sagen müssen, wo er jedes Jahr 10 Millionen einspart, beziehungsweise wir müssen sagen, wo nehmen wir mehr Geld ein und wir kämpfen auf allen Ebenen, das ist nicht nur die Oberbürgermeisterin, sondern alle Dezernentinnen und Dezernenten, dass wir Einnahmensteigerungen auch realisieren können. und auch mehr Zuschüsse.</p>
<p><b>Frage:</b></p>	<p>Über weitere Infos zu den Kostenszenarien (4/8/16%-Steigerung) würde ich mich freuen!</p>
<p><b>Antwort:</b></p>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Die Kostenszenarien sind auf Grundlage des Baupreisindex als Worst-Case (16% Baupreissteigerung, BPS), Moderat Case (8% BPS) und Best Case (4% BPS) untersucht worden.</p> <p>Worst-Case: Die jährliche Baupreissteigerung (BPS) bleibt weiterhin auf hohem Niveau (ca. 16%)</p> <p>Moderat Case: Die jährliche Baupreissteigerung normalisiert sich innerhalb der gesamten Bauphase auf einen durchschnittlichen Wert von ca. 8%.</p> <p>Best Case: Die jährliche Baupreissteigerung entspricht während der gesamten Bauphase dem Wert vor der Pandemie (ca. 4%).</p> <p>Auf Grund der seit Anfang des Jahres einsetzenden Senkung des Baupreisindex wird als realistisches Szenario ein moderater Anstieg der Baupreise von 8% über die gesamte Bauzeit angenommen.</p>
<p><b>Frage:</b></p>	<p>Wie werden die Kredite aus dem Investitionshaushalt über den Finanzhaushalt getilgt? Welche jährliche Belastung kommt auf LU zu?</p>
<p><b>Antwort:</b></p>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Tilgungen von Investitionsdarlehen sind Teil des Finanzhaushaltes, im städtischen Haushalt Position F 36, Tilgung von Investitionskrediten. Näheres kann den Vorberichten der Haushalte bzw. Nachtragshaushalte entnommen werden, in Haushalt 2023, Punkt 2.3.4. Die Tilgungen für die Investitionskredite für die Eigenanteile Ersatzbau Hochstraße Süd und Helmut-Kohl-Allee werden längerfristig gestaltet und orientieren sich</p>

	<p>am gesamtstädtischen Kreditportfolio und auch an den (unterschiedlichen) Abschreibungslaufzeiten; in der Regel werden Ratenkredite mit Laufzeiten von 20 bis 50 Jahren ausgeschrieben, d.h., innerhalb dieses Zeitraumes werden die Eigenanteile getilgt. Diese Kosten sind im Gegensatz zu den Zinsen nicht Teil des Ergebnishaushaltes.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Am 27.03. wurde eine neue Kostenschätzung von 1'126 Mio. präsentiert (<a href="https://ludwigshafen-diskutiert.de/user-media-library/241">https://ludwigshafen-diskutiert.de/user-media-library/241</a>). Für LU bedeutet dies 254 Mio., wenn die nicht garantierte dynamische Förderung im vollen Umfang kommt. Nur nach den schriftlichen Zusagen würden es aber 1126 Mio. minus 473 Mio. Förderung = 653 Mio. Kosten für die Stadt bei einer mittleren Schätzung der Kostensteigerung auf 8%. Diese ist aber auch schon wieder überholt ist, wie die Kostensteigerung beim Ersatz der Pilzhochstraße von 83 Mio. um 50% auf 120 Mio. zu Baubeginn (auch noch ohne Kostensteigerung in der Bauphase) zeigt.</p> <p>Wie kann Ludwigshafen ein solches, im „worst-case“, Milliarden-Risiko eingehen, wo im Haushalt jeder auszugebende Euro dreimal umgedreht wird?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Die Vergabe des Ersatzbaus der Pilzhochstraße ist nach Kostenplan verlaufen. Es liegt keine Kostensteigerung gegenüber der Kostenschätzung vor.</p> <p>Die Kostenszenarien sind auf Grundlage des Baupreisindex als Worst-Case (16% BPS), Moderat Case (8% BPS) und Best Case 4% BPS) untersucht worden.</p> <p>Auf Grund der seit Anfang des Jahres einsetzenden Senkung des Baupreisindex wird als realistisches Szenario ein moderater Anstieg der Baupreise von 8% über die gesamte Bauzeit angenommen.</p> <p>Dies ergibt eine Gesamtsumme von 1,126 Mrd. Euro inkl. Planungskosten.</p> <p>Für die Stadt Ludwigshafen ist es tatsächlich eine Herausforderung, die weit über die Grenzen der eigenen Finanzierungsmöglichkeiten hinausgeht. Die Stadt Ludwigshafen übernimmt hier Verantwortung für den Industriestandort Ludwigshafen, aber auch den Wirtschaftsstandort Metropolregion Rhein-Neckar. Wir gehen davon aus, dass Bund und Land sich dieser Übernahme von Verantwortung bewusst sind und der Stadt Ludwigshafen daher weitere Kostenentlastungen zukommen lassen wird.</p>
<b>Frage:</b>	<p>Die Frage zu den Zinsen für den hohen finanziellen Eigenanteil ist noch offen. Diese landen doch schlussendlich im Ergebnishaushalt? Oder wo sonst?</p>
<b>Antwort:</b>	<p><i>Beantwortung im Nachgang:</i> Zinsen für Investitionsdarlehen sind Teil des Ergebnishaushaltes, im städtischen Haushalt unter E 18, Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen, enthalten. Näheres kann den Vorberichten der Haushalte bzw. Nachtragshaushalte entnommen werden, im Haushaltsplan 2023,</p>

Punkt 2.2.3.11. Für den Eigenanteil werden entsprechend der Investitionsanmeldungen des jeweiligen Haushaltes Zinsen gemäß Zinsmarktlage geplant. Aufgrund der inversen Zinsstruktur sind derzeit langfristige Zinsbindungen zumindest nicht teurer als kurzfristige.

**Frage:** Welche Kosten stehen für die Pylon Brücke an? Was ist zu tun?

**Antwort:** *Beantwortung im Nachgang:* Bei der Pylon Brücke wird der Belag erneuert. Für diese Arbeiten werden derzeit Kosten in Höhe von ca. 900.000 Euro kalkuliert.

## 5.4. Themenbereich Nachhaltigkeit

Dem Themenbereich Nachhaltigkeit bei der Hochstraße Nord wurden zwei Fragen zugeordnet. Dabei ging es unter anderem um die **CO2-Bilanz bei Abriss und Neubau der Stadtstraße**.

Fragen & Antworten zu Nachhaltigkeit	
<b>Frage:</b>	Wurde schon einmal berechnet, wie viel CO2 beim Abriss der Hochstraße Nord freigesetzt wird und wie viel CO2 beim Bau der Stadtstraße entsteht?
<b>Antwort:</b>	<i>Björn Berlenbach:</i> Die Berechnung ist viel komplexer, als man denkt: Wie viele LKW sind da im Einsatz? Wo fahren die hin? Wo holen die ihr Material? Wo bringen sie was hin? Wo bringen sie was weg? Wie groß ist der Brecher? Wer macht dies? Wer macht das? Wir haben das noch nicht ermittelt. Es ist meiner Meinung nach auch nicht so einfach möglich. Die Frage wird somit in den Themenspeicher für die Zukunft genommen. Vielleicht gibt es dazu zum späteren Zeitpunkt Möglichkeiten, das zu berechnen oder nachzuliefern.
<b>Frage:</b>	In welcher Art und Weise und in welcher Größenordnung tragen die Hochstraße Süd und der Ersatz für die Hochstraße Nord mutmaßlich zur Reduzierung des MIV und damit zur Verkehrswende und zum Erreichen der Klimaziele der Stadt bei?
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Ich nehme die Frage fast als ironische Frage natürlich. Deshalb sage ich mal einfach, ich hoffe, sie trägt dazu bei. Ich hoffe es, wir alle hoffen es. Und jetzt stellen wir uns mal vor, in sieben Jahren kostet der Kraftstoff acht Euro der Liter. Entweder sagen alle weiterhin, das ist mir doch egal, ich fahre Auto. Oder es ändert sich was. Aber nicht durch unser Bauvorhaben. Das Bauvorhaben haben wir mehrfach erläutert, ist politisch legitimiert, absolut. Es ist für die Wirtschaft wichtig. Wenn Sie sich allein die Wirtschaft vorstellen: Wie viel Prozent des Güterverkehrs fahren heute mit der Eisenbahn. Das wird weiterhin jedes Jahr mindestens nicht mehr. Es ist gleichbleibend und wird weiterhin weniger wie die letzten 50 Jahre. Und seit 50 Jahren reden alle Politiker davon, Güter gehören auf die Bahn. Trotzdem ist es heute unabdingbar und wichtig, dass Lkw-Verkehr möglich ist. Bei der BASF haben wir das Thema, wenn der Rhein zu niedrig ist, dann gibt es noch lange nicht genug solcher flachgehenden Schiffe. Das heißt, dann wird der Lkw-Verkehr auch schlagartig wichtiger, größer. Die Eisenbahn, das Eisenbahnnetz ist leider in keiner Weise dazu in der Lage, kurzfristig schlagartig eine Menge Güterzüge mehr aufzunehmen. Also wir haben, das ist so ein komplexes System und die Vorgaben, die wir kriegen aus der Politik von weit oben, sind da nicht wirklich hilfreich.

## 5.5. Sonstige Themen

Zur Hochstraße Nord wurde vier Fragen unter „Sonstiges“ zugeordnet. Hierbei wurde beispielsweise die **Leistungsfähigkeit des Verkehrs** und die **Gesamtplanung** thematisiert.

Fragen & Antworten zu sonstigen Themen	
<b>Frage:</b>	Herr Nasser sagte vorhin die Stadt hat im Falle der Hochstraße Süd mutig gehandelt. Wäre das nicht auch im Falle der geplanten Stadtstraße sinnvoll?
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Ich sage mal ganz vorsichtig, sie ist dimensioniert worden mit Verkehrsmengen, die prognostiziert wurden oder waren. Und wie entwickelt sich die Stadt? Die Stadt entwickelt sich, die Stadt wächst. Eine wachsende Stadt zum einen in der Wirtschaft, aber zum anderen insbesondere in der Wohnbevölkerung. Es führt natürlich zu mehr Verkehr. Und Verkehr ist eben nicht nur Kraftverkehr. Verkehr ist ja zum Glück auch anderer Verkehr zu Fuß und mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV. Das Wort Verkehr wird sehr oft eingeschränkt auf Kraftverkehr. Aber Verkehr ist ganz viel mehr. Also, diesen Mut, den haben wir nicht, ganz klar. Wir haben ausführlich dargelegt heute Abend und auch in sonstigen, in vielen Veranstaltungen, in vielen Sitzungen und haben diese Lösung, Lösungen, die wir jetzt umsetzen, erarbeitet, erarbeiten lassen und demokratisch legitimiert.
<b>Frage:</b>	Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs erscheint mir eingeschränkt, wenn der Autoverkehr mit <i>stop and go</i> Tempo über die Stadtstraße nach Mannheim geführt wird. Fünf Ampeln verhindern einen flüssigen Verkehr, weshalb bleibt man mit dem Verkehr nicht aus der Stadt draußen.
<b>Antwort:</b>	<i>Alexander Thewalt:</i> Wir müssen wieder aufpassen. Wir müssen aufteilen den Bereich Westbrücke, den Bereich der Helmut-Kohl-Allee und dann die Auffahrten zur Kurt-Schumacher-Brücke. Bei der Kurt-Schumacher-Brücke kommt immer das Thema Straßenbahn dazu. Wo verläuft die Straßenbahn? Die Westbrücke ist meines Erachtens unstrittig. Wir haben eine deutlich ausreichende Verkehrsmenge für die Vierstreifigkeit. Ich habe auch erläutert, Vierstreifigkeit ist wichtig für Rettungsfahrzeuge oder im Sanierungsfall, dass wir eine Brückenhälfte sperren können und wir können die andere voll benutzen im Gegenverkehr. Für die Helmut-Kohl-Allee, was die Dimensionierung der Straße heute bedeutet, sind auch die Kanten von den Gebäuden in der City West, die wir dort planen. Wenn Sie die Pläne anschauen, wir haben teilweise vier Baumreihen, wir haben durchgängig zwei Baumreihen, Die brauchen auch Platz, und diesen Platz wollen wir denen geben. Und dann haben wir die Fahrstreifen für den Kraftverkehr, wir haben die Fahrstreifen für den Radverkehr, und wir haben breite Fußwege. Das ist planfestgestellt. Und das werden wir sehr wahrscheinlich genauso bauen, wie es planfestgestellt ist. Wir haben diese Planfeststellung, diese Planungen auf guten, verlässlichen Grundlagen gemacht.

<b>Frage:</b>	Welche Quelle wurde für diese Prognose herangezogen? (Anm. der Moderation: Prognose des Verkehrsaufkommens)
<b>Antwort:</b>	<i>Beantwortung im Nachgang:</i> Wir verweisen hier auf die Verkehrsprognosen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, BMDV. Die ursprüngliche und dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Verkehrsgutachten wurde im Jahr 2016 von dem Ingenieur-Büro Durth Roos erstellt.
<b>Frage:</b>	Sie behaupten eine demokratische Legitimierung des Projektes. Bei der ursprünglichen Abstimmung waren die Kosten aber um mehr als den Faktor drei niedriger als heute geschätzt. Wäre deshalb nicht ein Innehalten und eine Neubewertung erforderlich?
<b>Antwort:</b>	<i>Beantwortung im Nachgang:</i> Eine Aussetzung des Projektes zum jetzigen Zeitpunkt wird eine Kostensteigerung in den kommenden Jahren nicht verhindern. Eine Verschiebung von dann deutlich gesteigerten Mehrkosten auf die nächste Generation wäre die Folge. Die Verwaltung handelt hier auch im volkswirtschaftlichen Interesse, da der Ballungsraum mit seiner Industrie und Wirtschaft auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist. Auch wurde die Öffentlichkeit und der Stadtrat kontinuierlich über alle Planungsschritte informiert bzw. es wurden diese zur Entscheidung vorgelegt. Ein Innehalten würde mit einem Zeitverzug einhergehen, der aus Sicht der Stadtverwaltung erhebliche infrastrukturelle Risiken birgt.