



Herzlich willkommen zum sechsten Bürgerforum

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Dr. Oliver Märker

Zebralog, Moderation

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Dr. Eva Lohse, Oberbürgermeisterin

Klaus Dillinger, Beigeordneter und Dezernent für Bau, Umwelt und Verkehr

Dieter Feid, Beigeordneter und Kämmerer

Dr. Oliver Märker, Zebralog, Moderation

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Erneuerung der Hochstraße Nord - B 44

Planungsvariante „weiterentwickelte Stadtstraße“



City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Ablauf des sechsten Bürgerforums

- **Fachvortrag: Aktueller Planungsstand der Stadtstraße**
Herr Berlenbach (Stadt Ludwigshafen) (30 min)
- **Fachvortrag: Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr**
Herr in der Beek (rnv) (25 min)
- **Fachvortrag: Vorstellung des Verkehrslenkungskonzepts**
Herr Hitscherich (Ingenieurgemeinschaft B44) (15 min)
- **Fachvortrag: Vorbereitung der Grünkonzeption Innenstadt / City West**
Herr Ritthaler (Stadt Ludwigshafen) (20 min)
- **Diskussion an den Themeninseln im Foyer**
Ab ca. 20:30Uhr

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Aktueller Planungsstand der Stadtstraße

Björn Berlenbach

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Aktueller Stand der Planungen Stadtstraße

Sechstes Bürgerforum
im Pfalzbau am 25. Januar 2016

Inhalte der Präsentation

1. Die Stadtstraße, Pläne und Visualisierungen
2. Zeitablauf im Planungsprozess
3. Aktuelle Planungsergebnisse
 - 3.1 Gesamtbauzeit und Meilensteine des Bauablaufs
 - 3.2 Entwicklung der Gesamtkosten der Maßnahme
 - 3.3 Baugrundgutachten
 - 3.4 Ökologische Bestandsaufnahme
4. Vorbereitende Infrastrukturmaßnahmen
 - 4.1 Grundlegende Instandsetzung der Lagerhausstraße
 - 4.2 Grundlegende Instandsetzung der Brunckstraße
 - 4.3 Grundlegende Instandsetzung der Hochstraße Süd
5. Zeitplan der großen Infrastrukturmaßnahmen

1. Die Stadtstraße



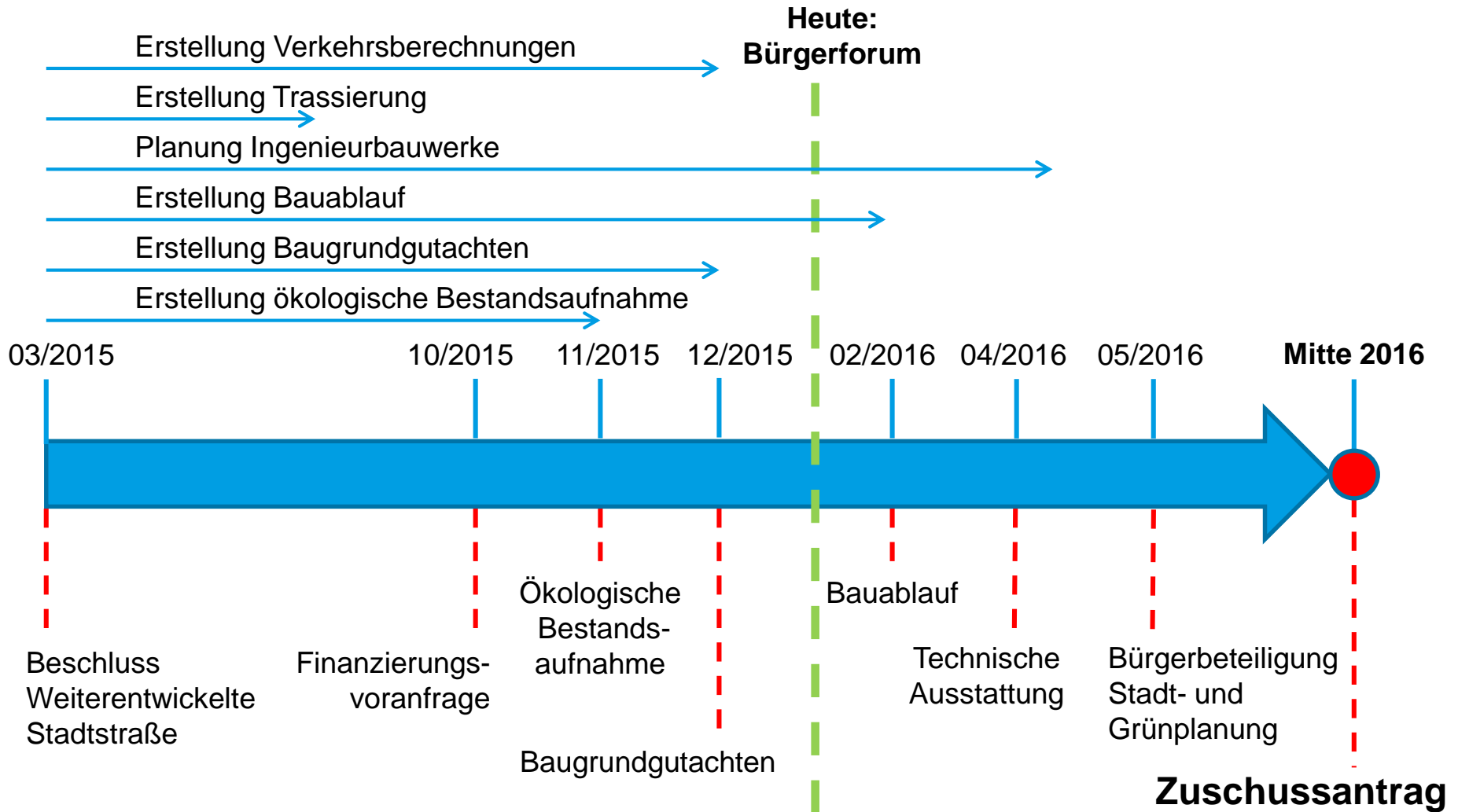
1. Die Stadtstraße



1. Die Stadtstraße



2. Zeitablauf im Planungsprozess

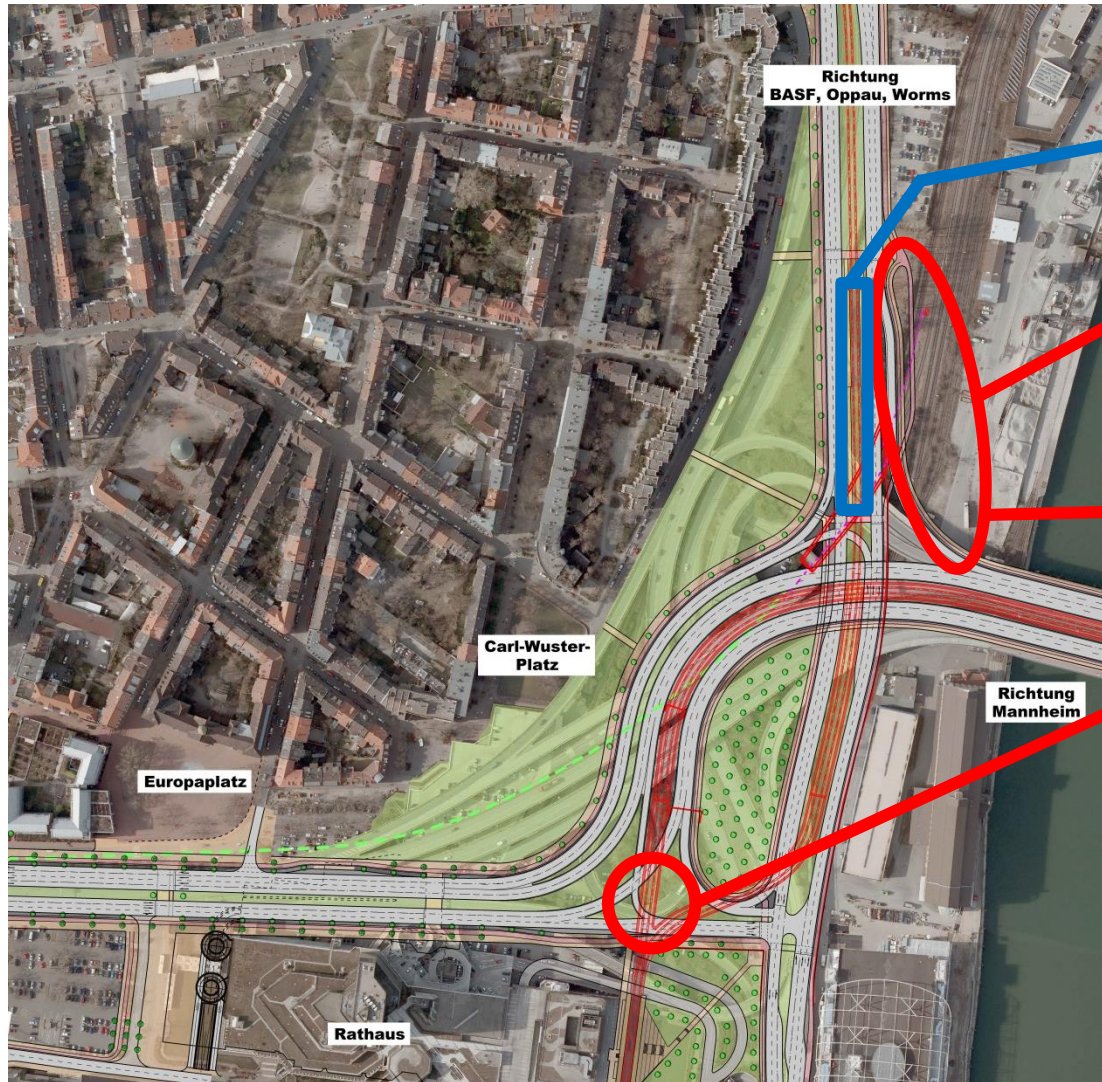


2.1 Ausblick

Die nächsten großen Meilensteine sind:

- Aussage über die Gewährung von Bundes- und Landeszuwendungen für das Bauvorhaben
- Fertigstellung der Entwurfsplanung und Einreichung des Zuschussantrages
- Antrag auf Planfeststellung

3. Aktuelle Planungsergebnisse



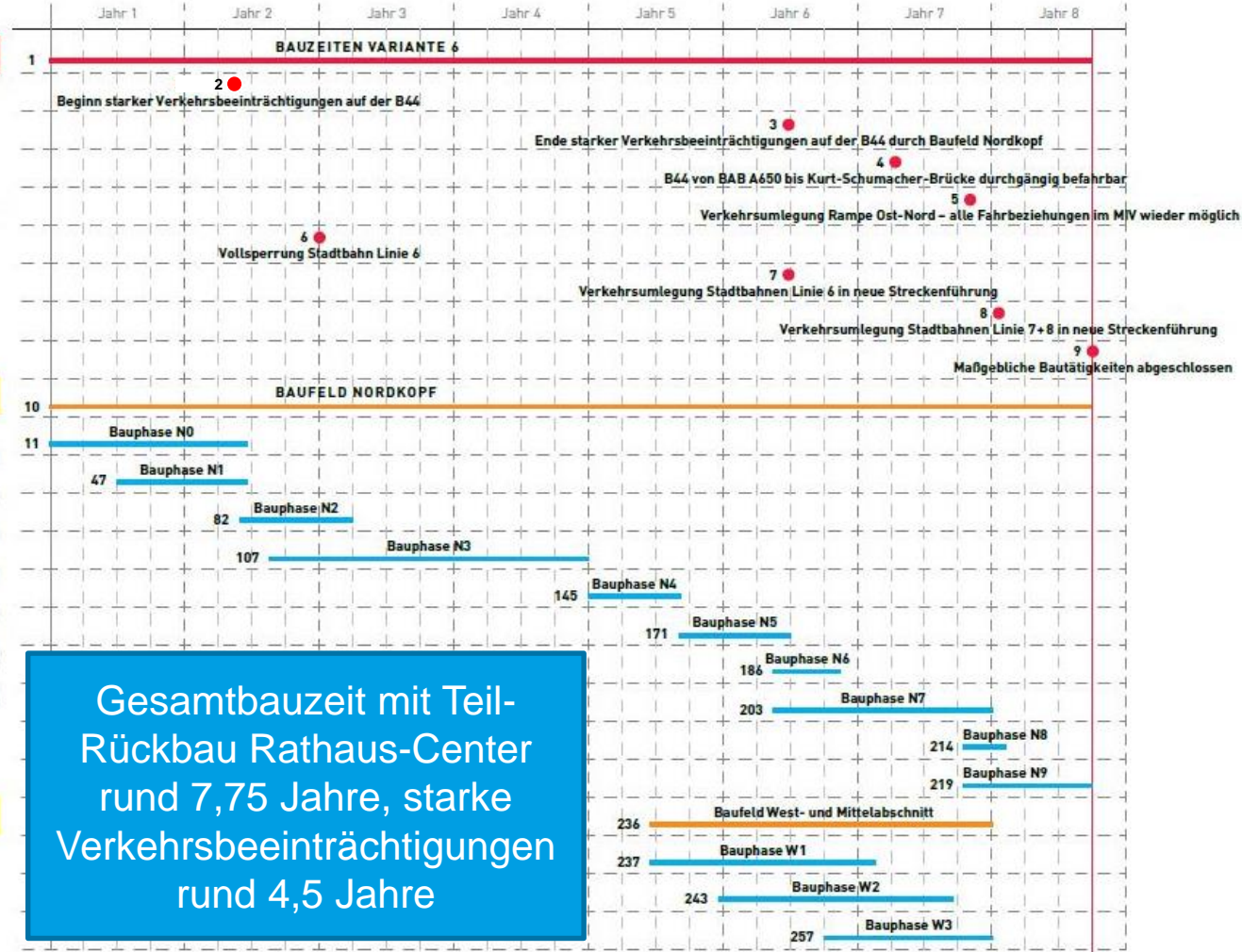
Weitere Verbesserungen:

- optimierte Lage der Haltestelle Gartenstraße
- Begradigung der Abfahrt von Mannheim in Richtung BASF
- bessere Verknüpfung der Rad- und Fußwege
- zusätzliche Abbiegemöglichkeit von Mannheim kommend auf die Stadtstraße in Richtung Rheinuferstraße

3.1 Gesamtbauzeit die Stadtstraße

(Kalkulierte Bauzeit bleibt unverändert)

1	Baustellen, verkehrsbeeinträchtigte Stadtstraße Meilensteepe	Wieder 5 Tage-wöchige Mobilität (Problem) (2016/17)
2	Beginn starker Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B44	1-stufige Verkehrsführung auf den Hauptfahrbahnen
3	Ende starker Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B44 durch Baufeld Nordkopf	2-stufige Verkehrsführung auf den Hauptfahrbahnen wieder möglich
4	B44 von BAB A650 bis Kurt-Schumacher-Brücke durchgängig befahrbar	Hauptfahrbahnen der B44 vollständig fertiggestellt
5	Verkehrsumlegung Rampe Ost-Nord - alle Fahrbeziehungen im MIV wieder möglich	Brückenbau und Straßenbau am Nordkopf weitestgehend abgeschlossen
6	Vollsperrung Stadtbahn Linie 6	Stadtbahnen: Linie 6 geht außer Betrieb
7	Verkehrsumlegung Stadtbahnen Linie 6 in neue Streckenführung	Stadtbahnen: Linie 6 Wieder-Inbetriebnahme in neuer Streckenführung
8	Verkehrsumlegung Stadtbahnen Linie 7+8 in neue Streckenführung	Stadtbahnen: Linie 7+8 Verkehrsumlegung in neuer Streckenführung
9	Maßgebliche Bautätigkeiten abgeschlossen	Abschluss maßgeblicher Arbeiten zur Erneuerung der Hochstraße Nord - B44
10	Baufeld Nordkopf	
11	Bauphase N0	Nutzung Hochstraße im Bestand unverändert, Linie 6 noch in Betrieb
47	Bauphase N1	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West und Süd nach Ost; Linie 6 noch in Betrieb, Sperrzeiten für Einbau ...
82	Bauphase N2	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West und Süd nach Ost; Linie 6 noch zeitweise in Betrieb, Sperrzeiten für ...
107	Bauphase N3	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West, Süd nach Ost und Ost nach Süd; Linie 6 nicht in Betrieb
145	Bauphase N4	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West, Süd nach Ost und Ost nach Süd; Linie 6 nicht in Betrieb
171	Bauphase N5	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West und Ost nach Süd; Linie 6 nicht in Betrieb
186	Bauphase N6	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West und Ost nach Süd; Linie 6 wieder in Betrieb
203	Bauphase N7	Sperrungen Verkehr Nordkopf: Süd nach West und Ost nach Süd; Linie 6 wieder in Betrieb
214	Bauphase N8	alle Fahrbeziehungen möglich, aber temporäre Beeinträchtigungen durch Rückbau und Fertigstellungsarbeiten ...
219	Bauphase N9	alle Fahrbeziehungen möglich, aber temporäre Beeinträchtigungen durch Rückbau und Fertigstellungsarbeiten ...
236	Baufeld West- und Mittelabschnitt	
237	Bauphase W1	Herstellung Brückenbauwerke Westabschnitt über DB Anlagen; Stützbrände Passadenallee
243	Bauphase W2	Rückbau Bestandsbauwerke ehem. Hochstraße Nord, Mittelabschnitt; Straßenbauarbeiten Knotenpunkte ...
257	Bauphase W3	Rückbau Bestandsbauwerke ehem. ...



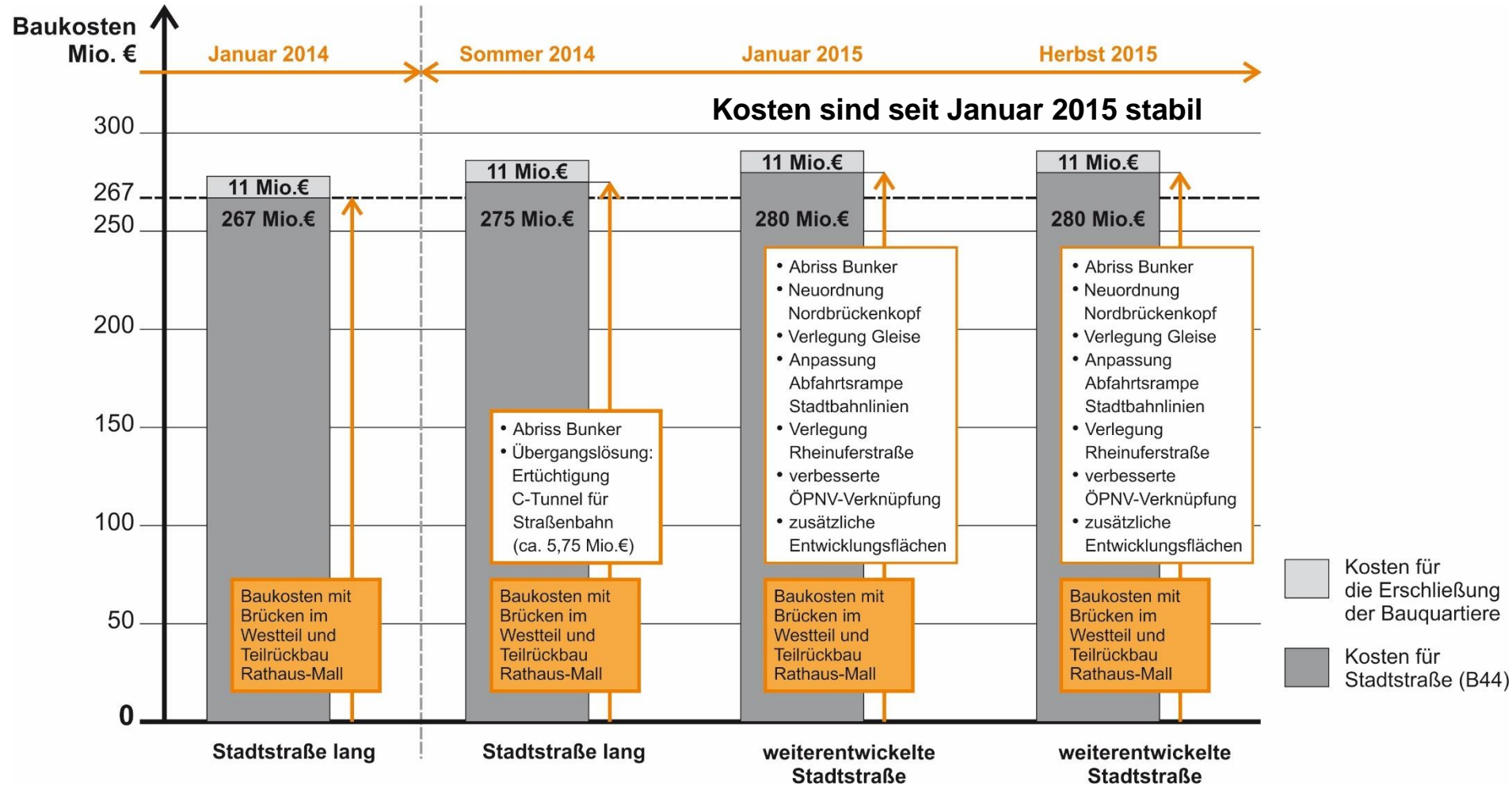
Gesamtbauzeit mit Teil-Rückbau Rathaus-Center rund 7,75 Jahre, starke Verkehrsbeeinträchtigungen rund 4,5 Jahre

3.1 Bauzeiten – Meilensteine des Bauablaufs:

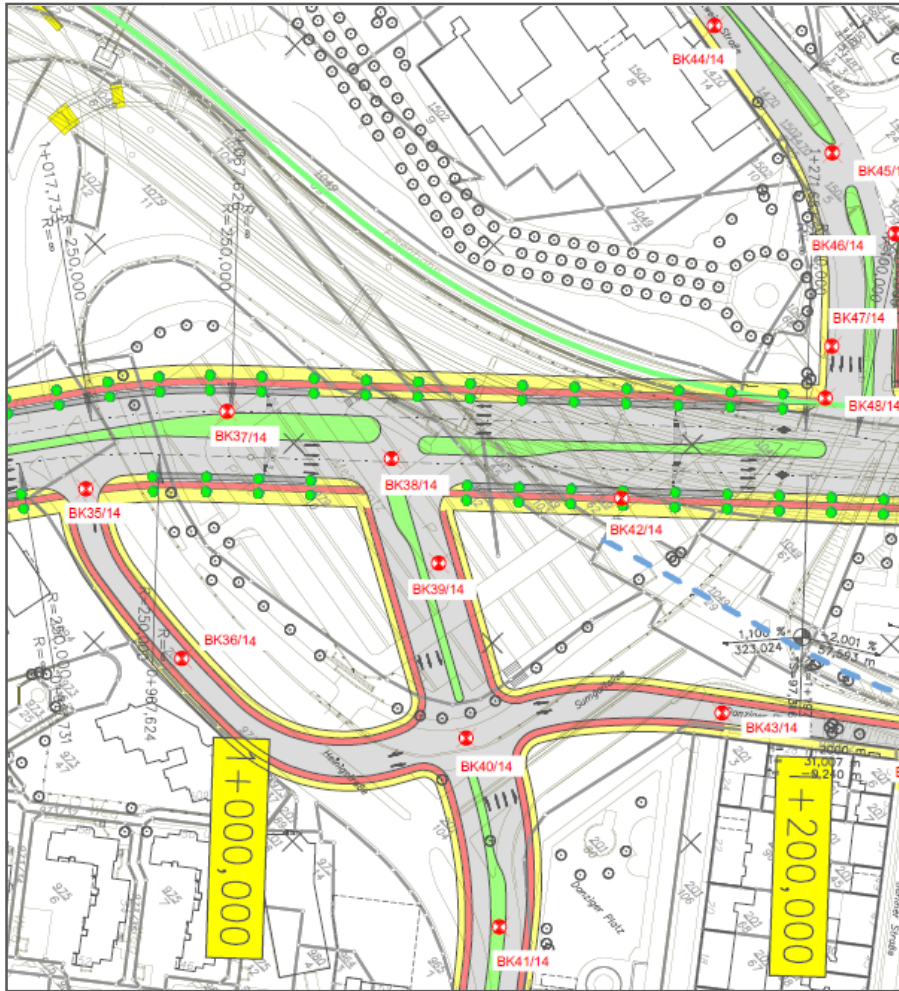
- Baujahr 1:** Rückbau der Rathaus-Mall, des Bunkers und der Parkhausspindeln am Rathaus-Center und Start Bauarbeiten zur Verlegung Rheinuferstraße
- Baujahr 2:** ab der ersten Jahreshälfte im Baujahr 2 starke Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B44 und im nachgeordneten Straßennetz
- Baujahr 3:** Vollsperrung der Stadtbahnlinie 6, Dauer der Vollsperrung ca. 3,5 Jahre, Umleitung in dieser Zeit über die Konrad-Adenauer-Brücke
- Baujahr 6:** Hauptfahrbahnen der B44, nun ebenerdig, sind wieder durchgängig befahrbar (nach ca. 4,5 Jahren)
- Baujahr 7:** Verkehrsumlegung der Stadtbahnlinien 7 und 8, nötig ist eine kurze Phase der Vollsperrung (ca. 2 x 2 Wochen); Rückbau der Brückenbauwerke und Stadtbahnlinie 7 und 8 entlang der Dessauer Straße
- Baujahr 7,75:** Abschluss der Bautätigkeiten

3.2 Entwicklung der Gesamtkosten der Maßnahme

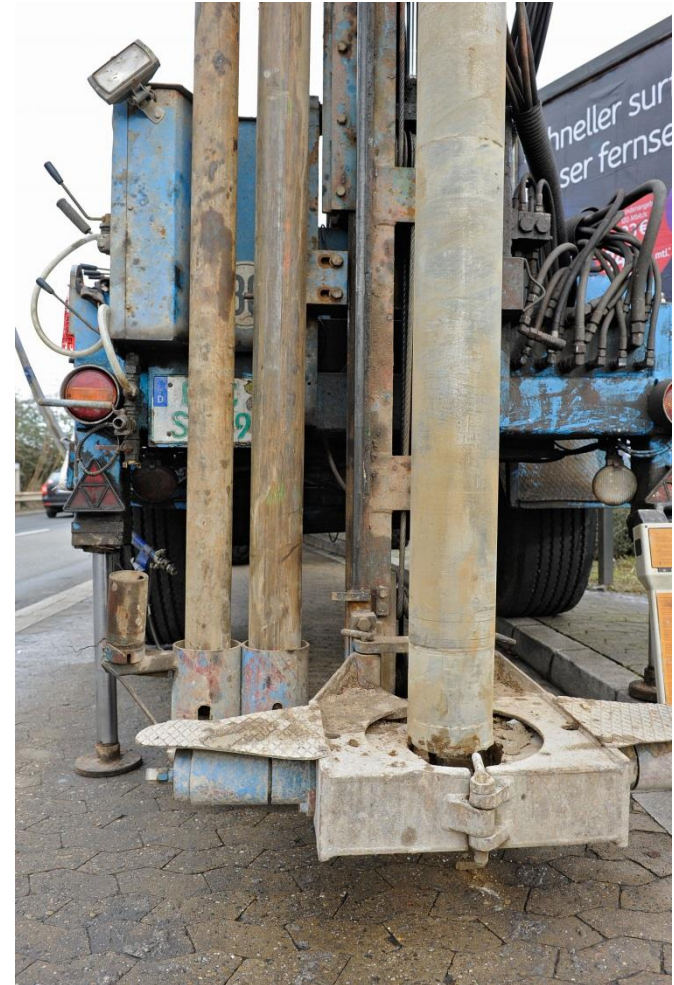
(Kostenstand für voraussichtlichen Baubeginn 2018, ohne Entschädigung)



3.3 Baugrundgutachten



Lage der Bohrpunkte



Bohrmaschine

3.3 Baugrundgutachten

- Baugrunderkundungen sind abgeschlossen.
- Laborversuche sind abgeschlossen.
- Das Baugrundgutachten als Grundlage für die weitere Planung liegt vor.



Keine Überraschungen und keine Probleme mit dem Baugrund

3.4 Ökologische Bestandsaufnahme

Untersuchungsgebiet



- Erfassung des ökologischen Bestandes im Untersuchungsgebiet

3.4 Ökologische Bestandsaufnahme

- Erfassung des ökologischen Bestands (Tiere und Pflanzen) ist abgeschlossen und in Karten dokumentiert.
 - Die ökologische Bestandsaufnahme ist fester Bestandteil der Genehmigungsplanung.
- ⇒ Im Rahmen der weiteren Planung wird geprüft, welche Maßnahmen für besonders geschützte Tierarten ergriffen werden.
- ⇒ Zu den Biotopen mit hoher Bedeutung zählen insbesondere die Altbaumbestände; streng geschützte Pflanzenarten wurden nicht nachgewiesen.

4. Vorbereitende Infrastrukturmaßnahmen

Wenn die Arbeiten an der Stadtstraße beginnen, sind alle wichtigen Hauptverkehrsstraßen saniert, um den Verkehr aufnehmen zu können. Dafür liefen bereits in der Vergangenheit Bauarbeiten, andere werden vorgezogen.

Ziel ist: Alle Hauptverkehrsstraßen sind und bleiben für den Verkehr voll nutzbar, wenn die Hochstraße Nord abgerissen wird. Deshalb werden die turnusmäßigen Reparaturarbeiten aufeinander abgestimmt.

4. Vorbereitende Infrastrukturmaßnahmen

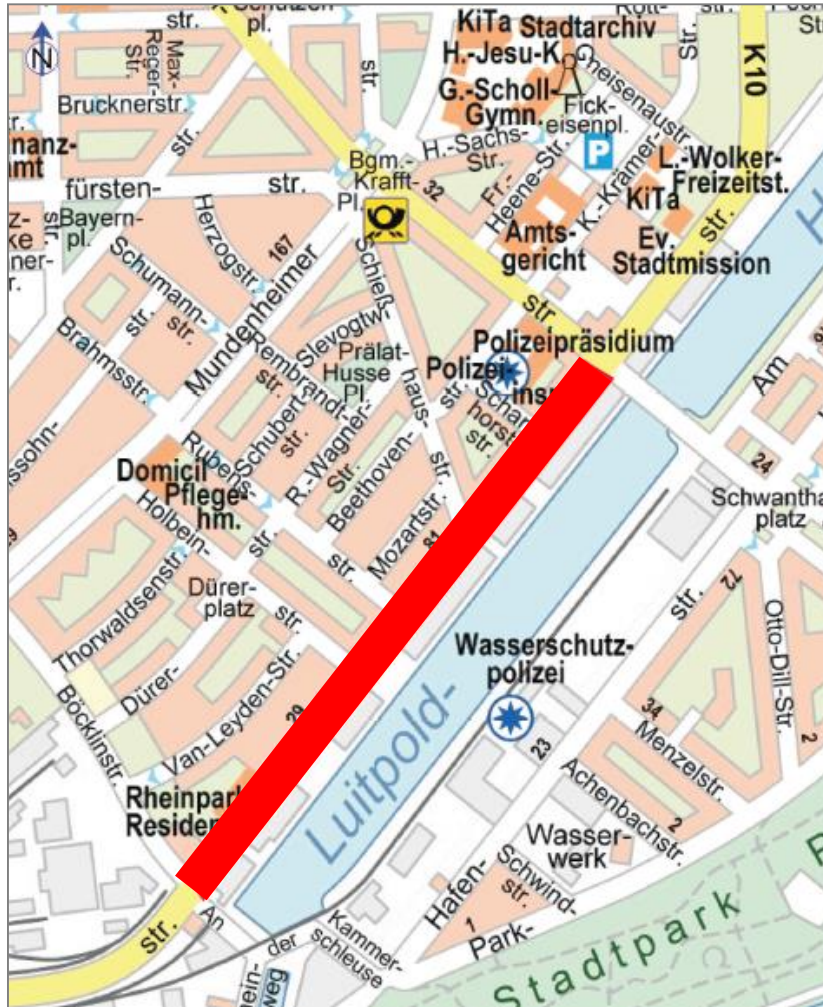
Regionale Maßnahmen werden über einen Arbeitskreis des Verbandes Metropolregion Rhein Neckar abgestimmt.

Aufeinander abgestimmte große Maßnahmen in der Stadt sind:

1. **Grundlegende Instandsetzung der Lagerhausstraße**
2. **Grundlegende Instandsetzung der Brunckstraße**
3. **Grundlegende Instandsetzung der Hochstraße Süd**

Flankierend werden aufeinander abgestimmte Baumaßnahmen der TWL und des WBL durchgeführt.

4.1 Grundlegende Instandsetzung Lagerhausstraße



Betroffen ist der Bereich von Kreuzung Böcklinstraße bis Kreuzung Wittelsbachstraße

4.1 Grundlegende Instandsetzung Lagerhausstraße

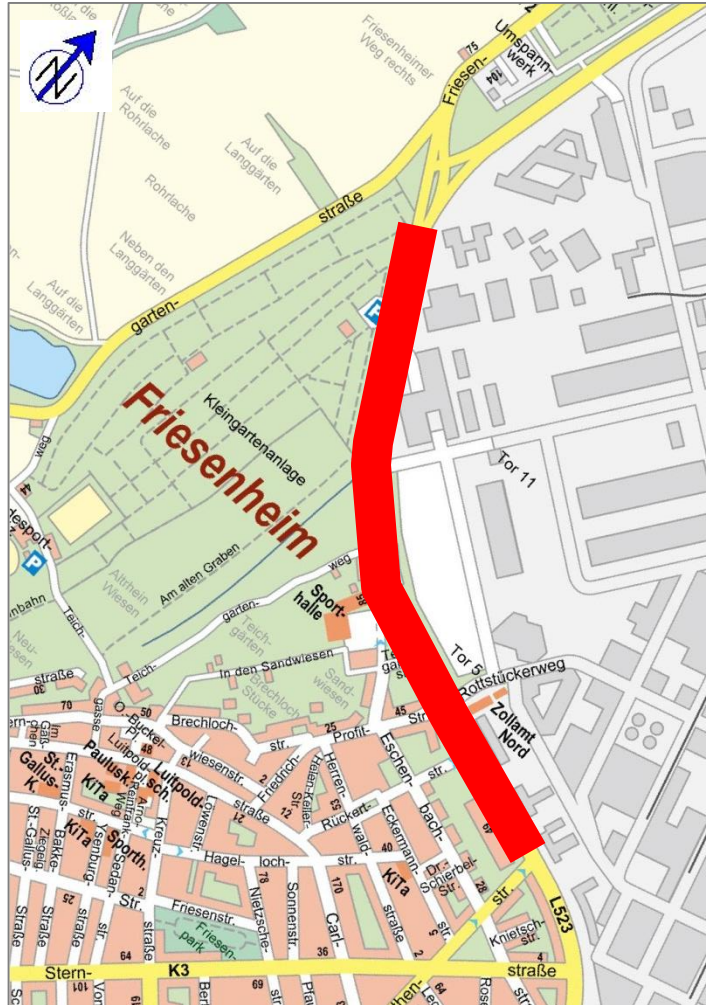


4.1 Grundlegende Instandsetzung Lagerhausstraße

Sanierungsbedarf:

- Kanalsanierung > bereits erfolgt (Mitte 2014 bis Ende 2015); Kosten 6,8 Millionen Euro
- Öffnung der Straße in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden
- Sanierung des Straßenaufbaus, ab 2. Hälfte 2016
 - zur Erhöhung der Tragfähigkeit
 - zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung durch die Verwendung eines lärmindernden Asphalts
 - zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen
 - Pflanzen von Bäumen
 - Kosten 1,8 Millionen Euro, Landeszuschuss 786.000 Euro

4.2 Grundlegende Instandsetzung Brunckstraße



Betroffen ist der Bereich von Friesenheimer Straße (Vexierbild) bis Kreuzung Ruthenstraße

Baubeginn: 3. Quartal 2015
Fertigstellung: Ende 2016

4.2 Grundlegende Instandsetzung Brunckstraße



- Verkehrsbelastung:
44.000 Kfz / 24 h
- Länge der Baustrecke:
ca. 1,4 km
- auszubauende Verkehrsfläche:
ca. 19.000 qm
- Anzahl und Anordnung der
Fahr- und Abbiegestreifen
werden nicht verändert
- die Fahrbahnbreiten werden
an die aktuellen Vorgaben
angepasst

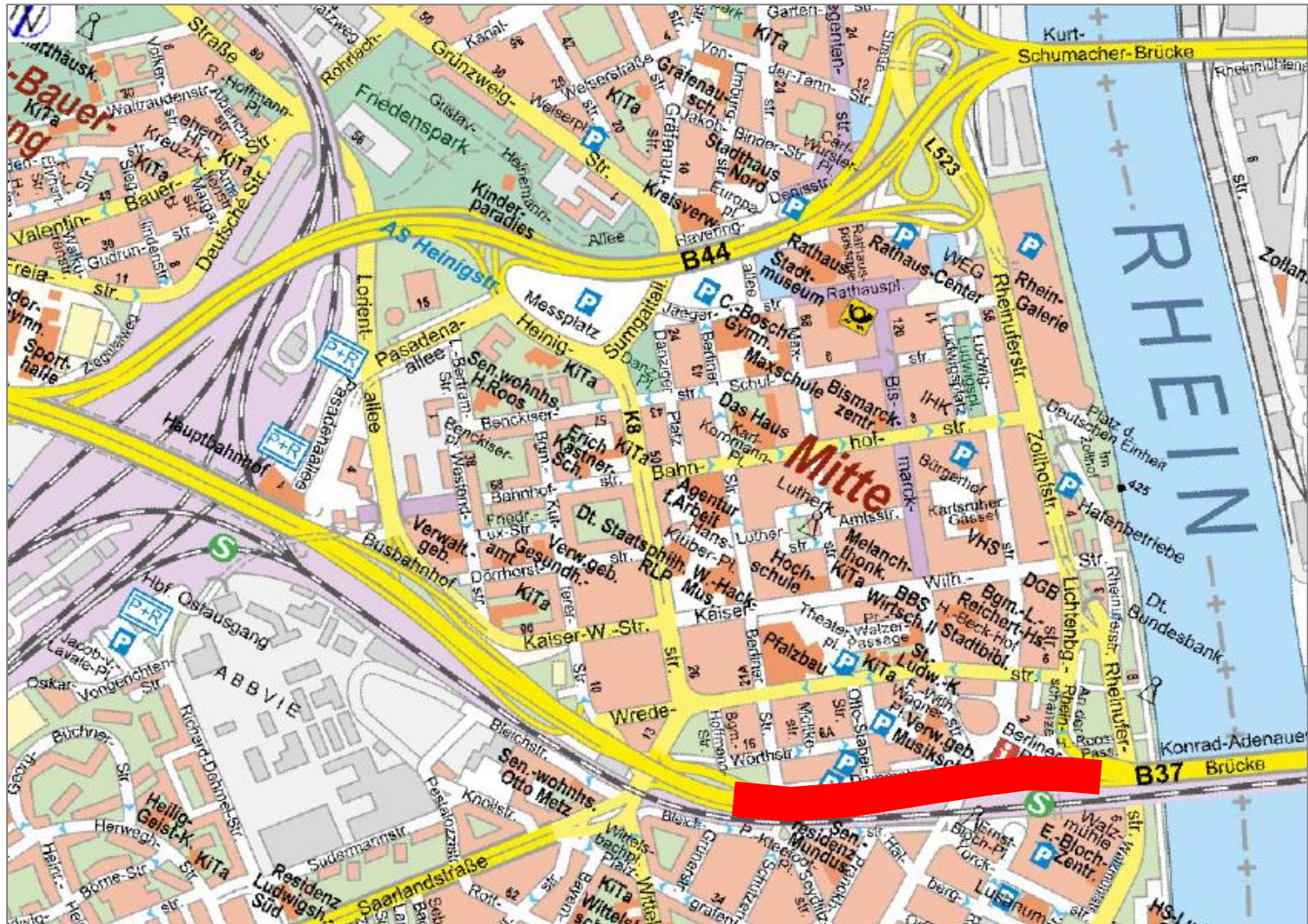
4.2 Grundlegende Instandsetzung Brunckstraße

Sanierungsbedarf:

- Erhebliche Schäden im gesamten Bereich zwischen Friesenheimer Straße und Ruthenstraße
- dringender Handlungsbedarf für grundhafte Instandsetzung
- Durchführung eines sogenannter „Bestandsausbaus“ , d.h. alle Schichten des Fahrbahnoberbaus werden bei gleichzeitiger Verstärkung der Tragfähigkeit erneuert.
- Gesamtkosten rund 7,4 Millionen Euro, davon 65 Prozent Landeszuschuss

Von Oktober 2011 bis Mai 2012 wurde die Brunckstraße bereits in dem Abschnitt zwischen Bürgermeister-Trupp- und Friesenheimer Straße für 2,85 Millionen Euro von Grund auf erneuert.

4.3 Grundlegende Instandsetzung Hochstraße Süd



4.3 Grundlegende Instandsetzung Hochstraße Süd



Betroffen ist der Teil „Pilzhochstraße“

- Hauptverbindungsachse zwischen Vorderpfalz und Mannheim
- Verkehrsbelastung: 59.000 Kfz / 24 h

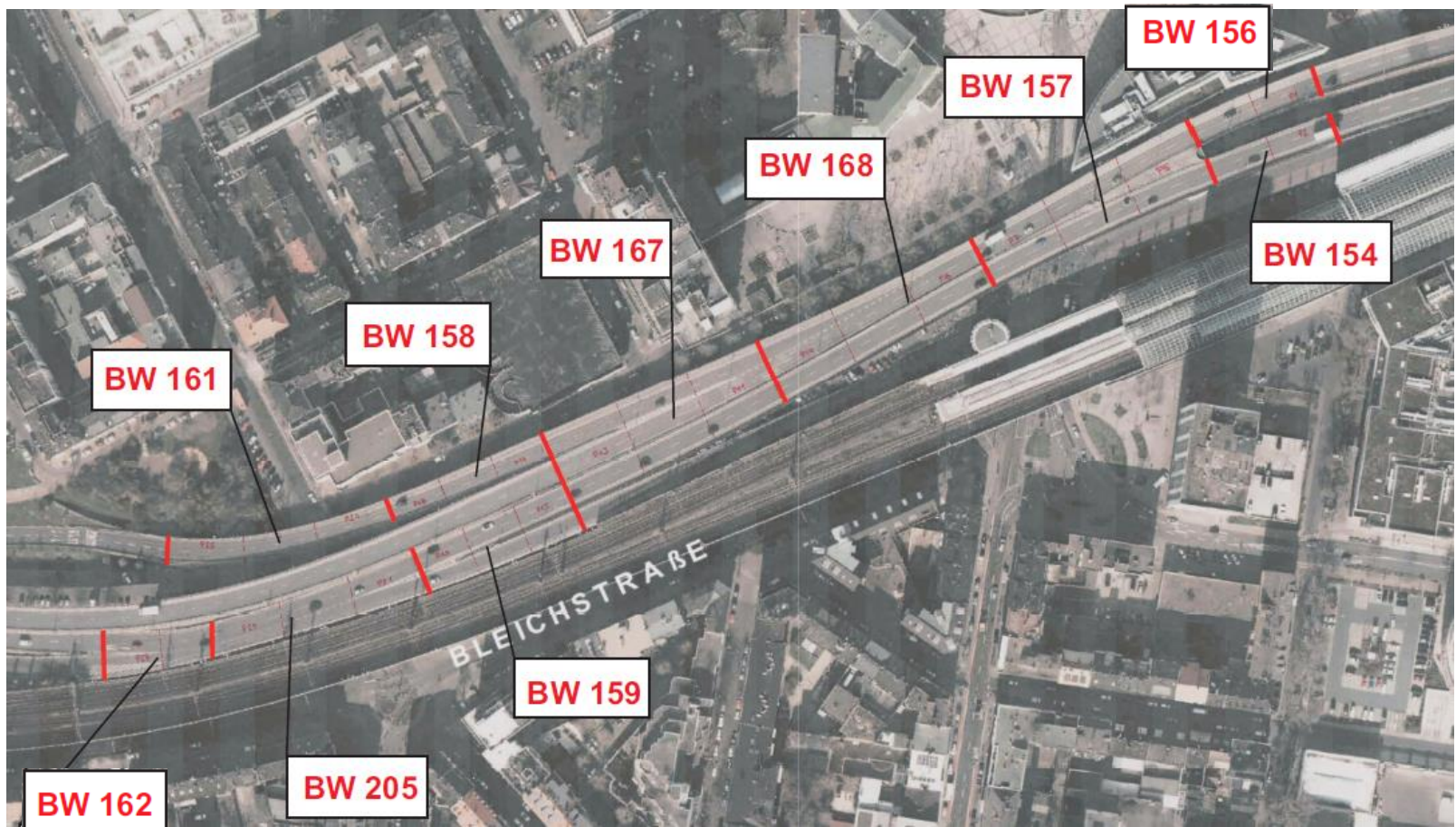
4.3 Grundlegende Instandsetzung Hochstraße Süd

Dauerhafte Pflege der regionalen Infrastruktur:

- letzte grundlegende Instandsetzung 1985
- „weißer Teil“ der Hochstraße Süd 2004 bis 2006 saniert
- 2004 bis 2005: Rheinvorlandbrücke neu gebaut
- 2004 bis 2008: Korrosionsschutz der Pylonbrücke ersetzt
- 2013 und 2015: Übergangskonstruktionen der Pylonbrücke
- 2015: Sanierung Straßenbahnschienen Konrad-Adenauer-Brücke
- 2015: Sanierung der Lager der „Pilz-Hochstraße“
- Vorgezogene Sanierungsmaßnahmen ab Ende 2017:
Abdichtung Brückenüberbau, Austausch der Querkraftkoppelung;
geschätzte Kosten 25 Millionen Euro,
erwarteter Landeszuschuss 13,3 Millionen Euro

4.3 Grundlegende Instandsetzung Hochstraße Süd

Betroffene Bauwerke des Brückenzuges



4.3 Grundlegende Instandsetzung Hochstraße Süd

Auswirkungen auf den Verkehr

- Die vorgezogene Instandsetzung der Hochstraße Süd wird zu Behinderungen führen, da:
 - der Verkehr einspurig geführt werden muss,
 - auf der Konrad-Adenauer-Brücke die Gleise gequert werden müssen.
- Ziel der vorgezogenen Instandsetzung ist es, die Hochstraße Süd für den Verkehr voll nutzbar zu erhalten, wenn die Hochstraße Nord abgerissen wird.
- Bauzeit: Ende 2017 bis Anfang 2019
- Begleitend soll das vorgesehene großräumige Umleitungskonzept der Stadtstraße bereits hierfür eingesetzt werden.

5. Zeitplan der Infrastrukturmaßnahmen

	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Lagerhausstraße																								
Bauzeit																								
Brunckstraße																								
Bauzeit																								
Hochstraße Süd																								
Planung																								
Zuschussantrag																								
Bauzeit																								
Stadtstraße																								
Bauzeit																								
Beginn der Verkehrsbehinderungen																								
Maßnahmen Verkehrsvermeidung																								
Beginn Verkehrslenkungskonzept																								
Kapazitätserhöhung S-Bahn																								
Kapazitätserhöhung rnv																								

Sicherheitspuffer von ca. 1 Jahr zur Baustelle Stadtstraße:
keine Verkehrsbeeinträchtigungen im ersten Jahr der Bautätigkeit
(Abriss von Bunker, Teilabriss Rathaus-Mall ...)

Vielen Dank!

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Konzepte für den ÖPNV

Martin in der Beek

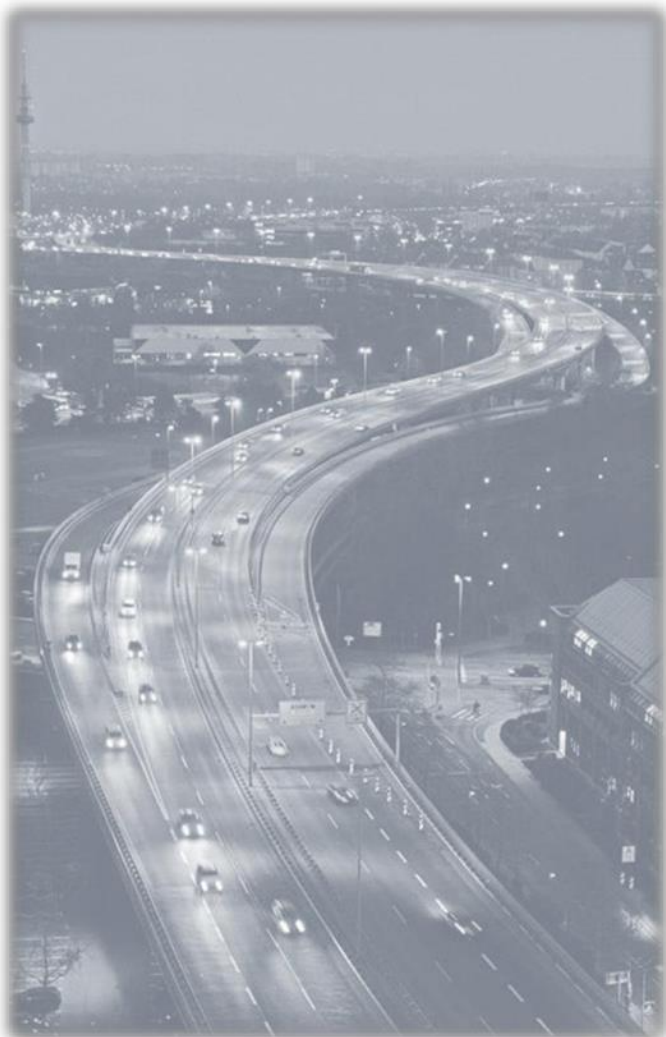
rnv (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH)



City West – Die Stadtstraße

Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr

Ludwigshafen, den 25. Januar 2016



Themen

Der ÖPNV in Ludwigshafen heute

Der ÖPNV in Ludwigshafen während des Baus

- Verdichtungen im Regionalverkehr

- Umleitungen Stadtbahn

- Zusatzverkehre Stadtbahn

- Zusatzverkehre Bus

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Netz

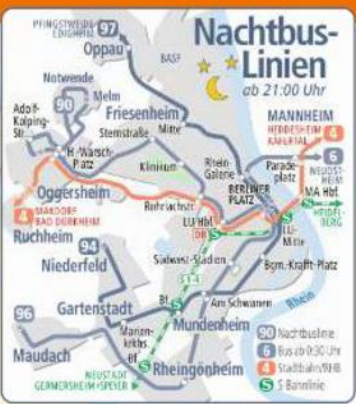
- Erhöhung der Flexibilität im Netz

- Park & Ride und Bike & Ride

Zusammenfassung der wirtschaftlichen Auswirkungen

Linienplan

LUDWIGSHAFEN 2015



Ruftaxi-Linien
 Vorbestellung der Ruftaxis 30 Minuten vor Abfahrt unter Tel. 06211 52 52 52 (0621) LU Rathaus – Ebenpark Süd (So) NACHTVERKEHR
 (0622) Hans-Warsch-Platz – Ruchheim
 (0625) Berliner Platz – Val.-Bauer-Siedl.
 (0627) Berliner Platz – Parkinsel

Der öffentliche Personennahverkehr in Ludwigshafen

Der ÖPNV in Ludwigshafen - Stadtbahn

In Ludwigshafen verbinden vier Stadtbahnlinien die Stadtteile miteinander

- Drei der vier Linien bieten umsteigefreie Verkehre mit Mannheim und tragen mit je rund 30% Fahrgastanteil die Hauptlast bei den Stadtbahnlinien.
- Die Linie 10 als einzige reine Ludwigshafener Linie hat einen Fahrgastanteil von 10 %

Linien Stadtbahn	Linienweg	Nutzzugkm	Fahrgäste in LU je Schultag	Fahrgäste in LU absolut	Fahrgastanteil Bahn
Linie 4 (West-Ost-Verbindung)	Oggersheim bis LU Mitte (Rhein-überschreitend)	555.000	23.250	7.005.000	33 %
Linie 6 (Süd-Mitte-Verbindung)	Rheingönheim, Mundenheim bis LU Mitte (Rhein-überschreitend)	444.000	19.130	5.778.000	27 %
Linie 7+8 (Nord-Mitte-Verbindung)	Oppau, Hemshof bis LU Mitte (Rhein-überschreitend)	483.000	21.065	6.158.000	29 %
Linie 10 (Nord-Süd-Verbindung)	Friesenheim, LU West bis LU Süd	358.000	7.720	2.224.000	11 %
Summe		1.840.000	71.165	21.165.000	Zahlen aus GJ 2014

Das Angebot im Bus ist umfangreicher: mit 14 Linien werden die Stadtteile untereinander verbunden (ohne Nachtbuslinien, ohne Regionalbuslinien)

- Die vier wichtigsten Linien befördern rund 60% der Busfahrgäste und stellen radiale Verbindungen dar
- Die restlichen kleineren Linien übernehmen die Feinerschließung und Zubringerfunktion zur Stadtbahn

Linien Bus	Linienweg	Nutz-wagen-km	Fahrgäste in LU je Schultag	Fahrgäste in LU absolut	Fahrgast-anteil Bus
Linie 70	Oggersheim, Friesenheim bis Rathaus	307.000	5.023	1.404.000	14 %
Linie 74	Rathaus, Niederfeld, Gartenstadt, Mundenheim bis LU Mitte	472.000	7.490	2.124.000	22 %
Linie 75	Rheingönheim, Gartenstadt, West bis LU Mitte	360.000	4.749	1.242.000	13 %
Linie 76	Maudach, Gartenstadt, West bis LU Mitte	368.000	4.065	1.162.000	12 %
Rest (10 Linien)	div.	1.249.000	13.845	3.851.000	39 %
Summe		2.756.000	35.172	9.783.000	

Der öffentliche Personennahverkehr in Ludwigshafen während des Baus

Die rnv hat für die folgenden dargestellten Konzepte zum einen Überlegungen zur **Umleitung bestehender Linien** vorgenommen und sich zum anderen die Frage gestellt, welche **Relationen durch Zusatzverkehre noch zusätzlich** gestärkt werden müssen.

Die vorzustellenden Konzepte für einen öffentlichen Personennahverkehr sind dabei im **Gesamtzusammenhang des gemeinsamen Verkehrs mit Mannheim** zu sehen, d.h. sie werden sich ebenfalls auf den ÖPNV in Mannheim auswirken.

Die Entscheidungen zu Linienführungen in Mannheim werden daher durch die Stadt Mannheim getroffen.

Der öffentliche Personennahverkehr in Ludwigshafen während des Baus

Bei Erarbeitung der Konzepte ist folgendes berücksichtigt worden:

- Erfahrungen aus älteren und aktuellen Baumaßnahmen und Umleitungen (z.B. Gleiserneuerung Kurt-Schumacher-Brücke im Jahr 2013; Gleiserneuerungen auf der Konrad-Adenauer-Brücke im Jahr 2015) → Auswirkungen auf Fahrgastzahlen
- Heutige Verkehrsströme und mögliche Verkehrsbehinderungen (soweit bekannt)
- Heutige Auslastungen im bestehenden Stadtbahnverkehr in der Haupt- und Nebenverkehrszeit
- Wirtschaftliche Aspekte
- Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Nahverkehrs im möglichen Störfall
- Leistungsfähigkeit der Infrastruktur durch die Zusatzverkehre

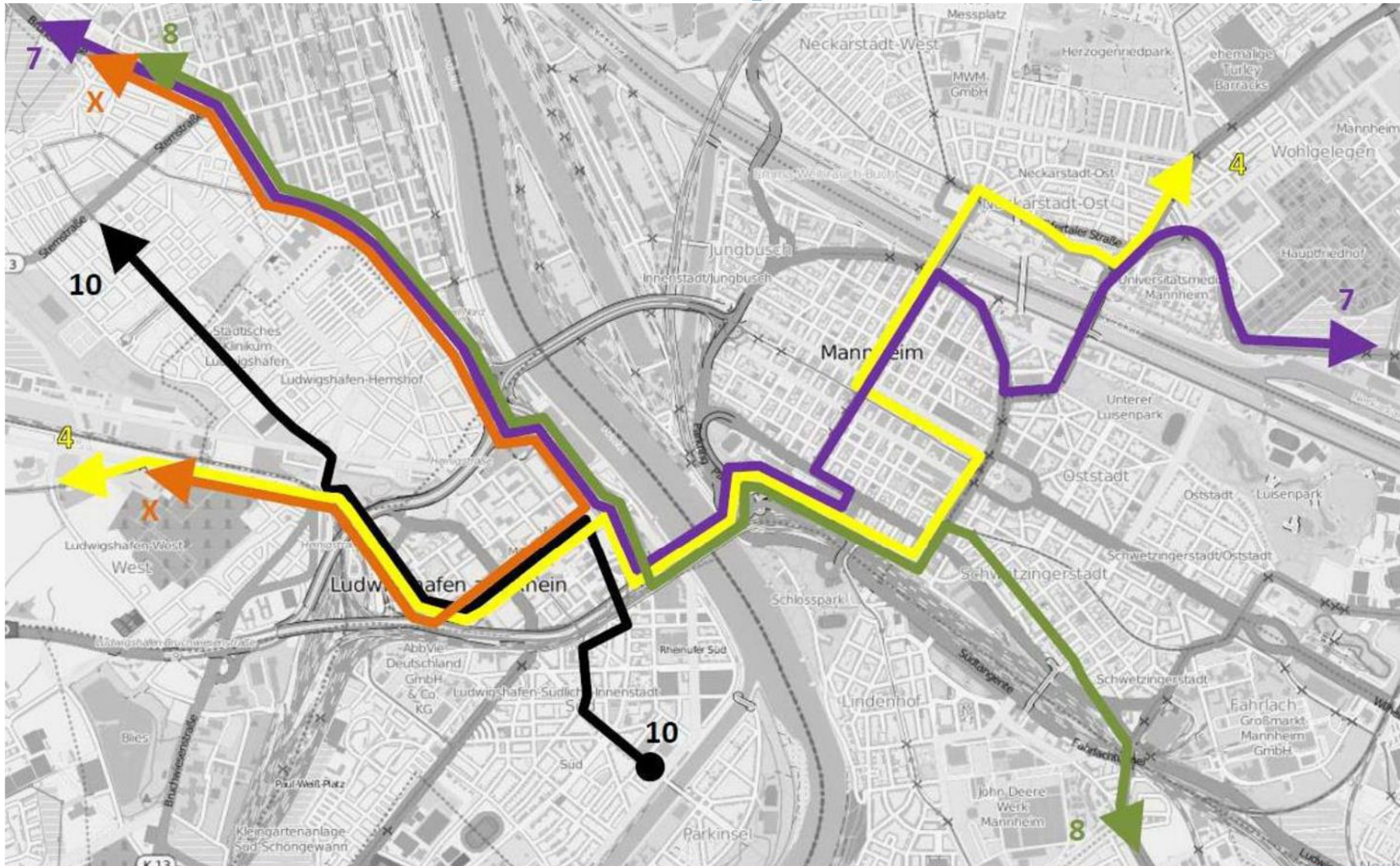
Maßnahmen zur Kapazitäts- bzw. Angebotserhöhung, die zum Zeitpunkt der erwarteten starken Beeinträchtigungen im Kfz-Verkehr (ca. 2020) umgesetzt sein werden:

1. Erhöhung der Platzkapazitäten bei der S-Bahn, insbesondere Richtung Neustadt/W durch zusätzliche Doppel- und Dreifachtraktionen (400 bzw. 600 Sitzplätze pro Zug) vor allem im Berufsverkehr.
2. Regionalexpresszüge Richtung Mainz und Neustadt/W - Kaiserslautern (im Zuge des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 bereits umgesetzt)
3. S-Bahn-Betrieb Richtung Frankenthal, Worms und Mainz
4. Elektrifizierung des sog. „BASF-Gleises“ zwischen Ludwigshafen-Hauptbahnhof und Werksgelände BASF und damit direkte S-Bahn-Anbindung des BASF-Werksgeländes
5. Ausgewählte einzelne Zusatzhalte der S-Bahn in Mundenheim und Rheingönheim

Auf der Rhein-Haardt-Bahn-Strecke wird bis 2018 die Strecke im Rahmen des RHB2010 Konzeptes umfangreich saniert. Damit stehen den Kunden **neue Standards und ein neues Angebot** zur Verfügung:

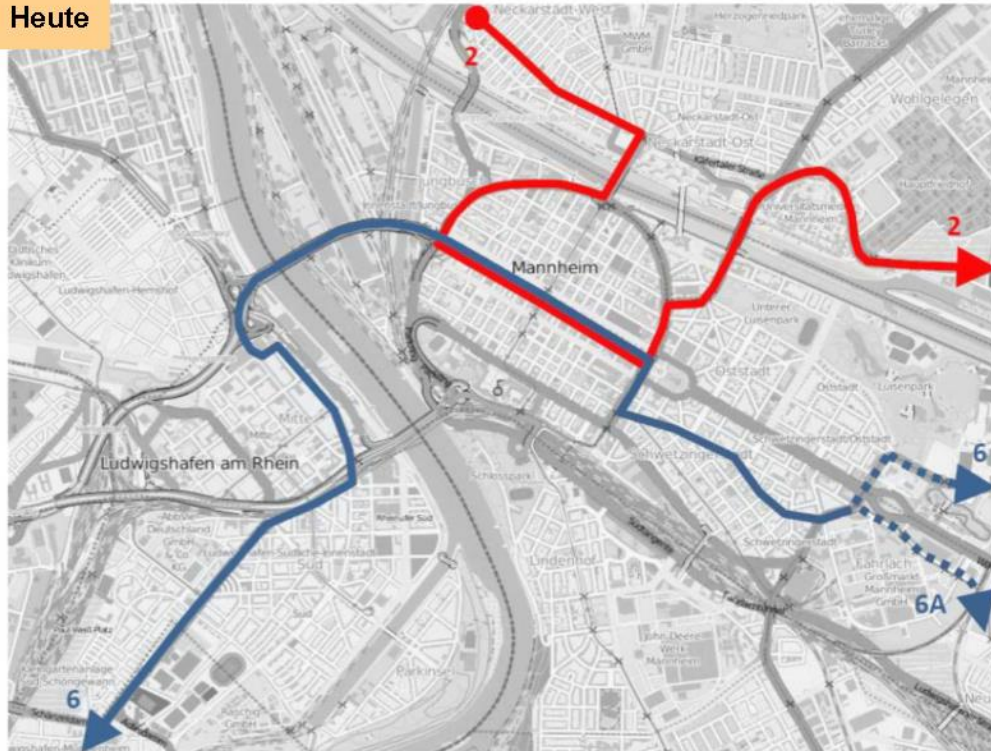
1. Bereits im Juni 2016 wird zusätzlich auf der Strecke der Linie 4 pro Stunde eine neue Expresszugfahrt angeboten. Im Abschnitt zwischen Bad Dürkheim und Mannheim wird somit die Kapazität dauerhaft erhöht.
2. Die Reisezeit wird verkürzt, da die Geschwindigkeit der Züge von 70 km/h auf 80 km/h erhöht wird.
3. Die Haltestellen zwischen Bad Dürkheim und Oggersheim sind alle barrierefrei ausgebaut.
4. Die Haltestellen haben bereits heute einen Fahrkartenautomaten der neuesten Generation, welcher mit einer zweizeiligen dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet wird.
5. Es ist geplant an verschiedenen Haltepunkten und Bahnhöfen Park & Ride Plätze sowie Bike & Ride Anlagen in einem letzten Schritt zu erweitern bzw. zu schaffen.

Linien 4, X, 7, 8 und 10 keine Veränderung

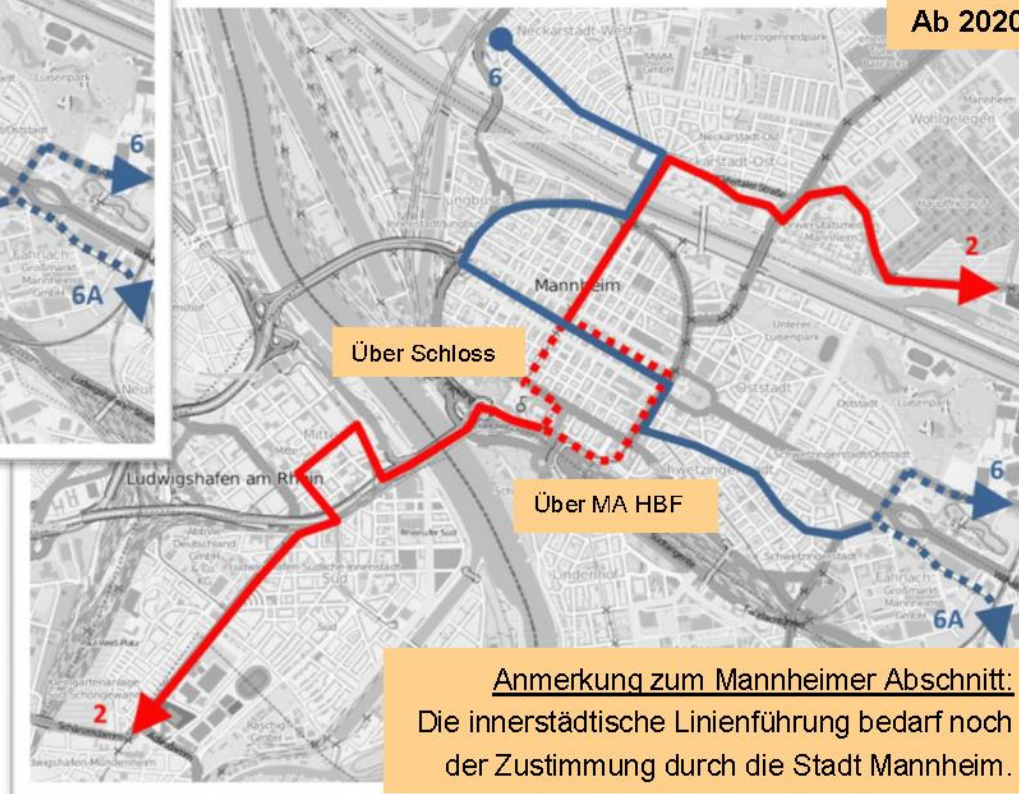


Umleitungen Stadtbahn – Linie 2 und 6

Heute



Ab 2020



Anmerkung zum Mannheimer Abschnitt:
Die innerstädtische Linienführung bedarf noch der Zustimmung durch die Stadt Mannheim.

Überlegungen zur Dimensionierung im Stadtbahnbereich Rhein-überschreitend

Am Beispiel der Gleiserneuerung auf der Konrad-Adenauer Brücke im Jahr 2015 wurde deutlich, dass die **Relationen zwischen Ludwigshafen und Mannheim gestärkt** werden müssen.

→ Vermeidung von Verkehrsbehinderungen, Staus und langen Reisezeiten der Bürger / Pendler.

Heute fahren pro Tag ca. 30.000 Fahrzeuge mit 1,2 Personen je Richtung über die Kurt-Schumacher-Brücke.

- Pro Spitzenstunde = ca. **3.600 Personen**.
- **Bei Sperrung eines Fahrstreifens = 1.800 Personen**, die potentiell auf den ÖPNV zukommen könnten.
- Annahme = nur **2/3 der Personen werden den ÖPNV nutzen** = dann werden **1.200 zusätzliche Plätze (Sitz- und Stehplätze)** benötigt.

Ziel: Rhein-überschreitender Verkehr: 1.200 zusätzliche Plätze je Richtung und Stunde bzw. 7.200 Plätze je Richtung am Tag (Platzkapazitäten für rund 10% zusätzliche Fahrgäste)

Maßnahme: Zwei zusätzliche Linien im Berufsverkehr einrichten

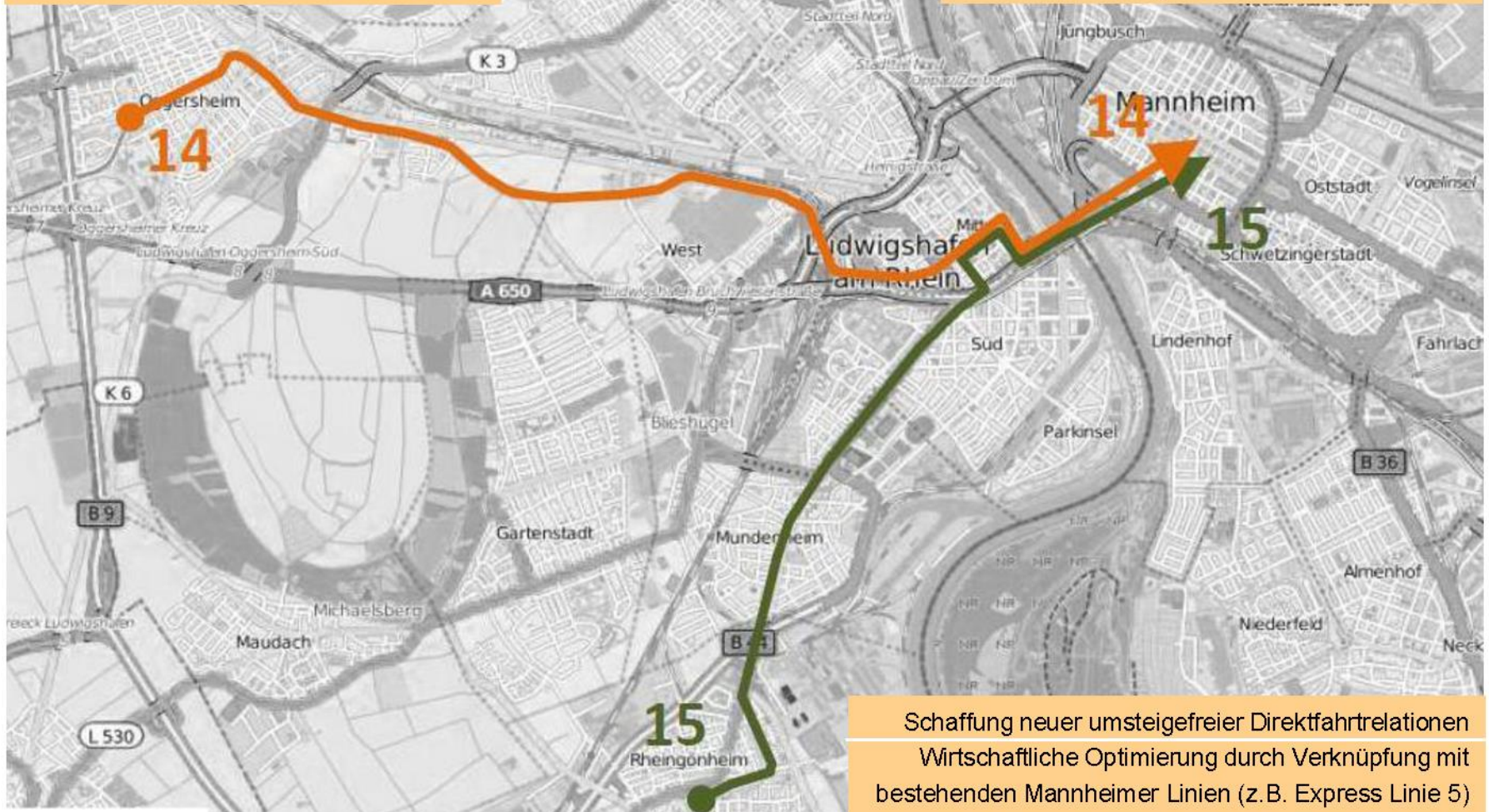
- **Linie 14** = Expresszug mit 20-Minuten-Takt zwischen **Oggersheim und Mannheim** (vsl. Luisenpark) bietet zusätzlich 3 Fahrten / h mit 40m-Wagen
- **Linie 15** = Expresszug mit 20-Minuten-Takt zwischen **Rheingönheim / Mundenheim und Mannheim** (vsl. Käfertal) bietet zusätzlich 3 Fahrten / h mit 40m-Wagen

Zusatzverkehre Stadtbahn Rhein- überschreitend im Berufsverkehr

20 Minuten Takt bei Linie 14 + 15

- Morgens zwischen 06:30 – 09:30
- Nachmittags zwischen 15:30 – 18:30

Anmerkung zum Mannheimer Abschnitt:
Die innerstädtische Linienführung bedarf noch der Zustimmung durch die Stadt Mannheim.



Schaffung neuer umsteigefreier Direktfahrtrelationen
Wirtschaftliche Optimierung durch Verknüpfung mit bestehenden Mannheimer Linien (z.B. Express Linie 5)

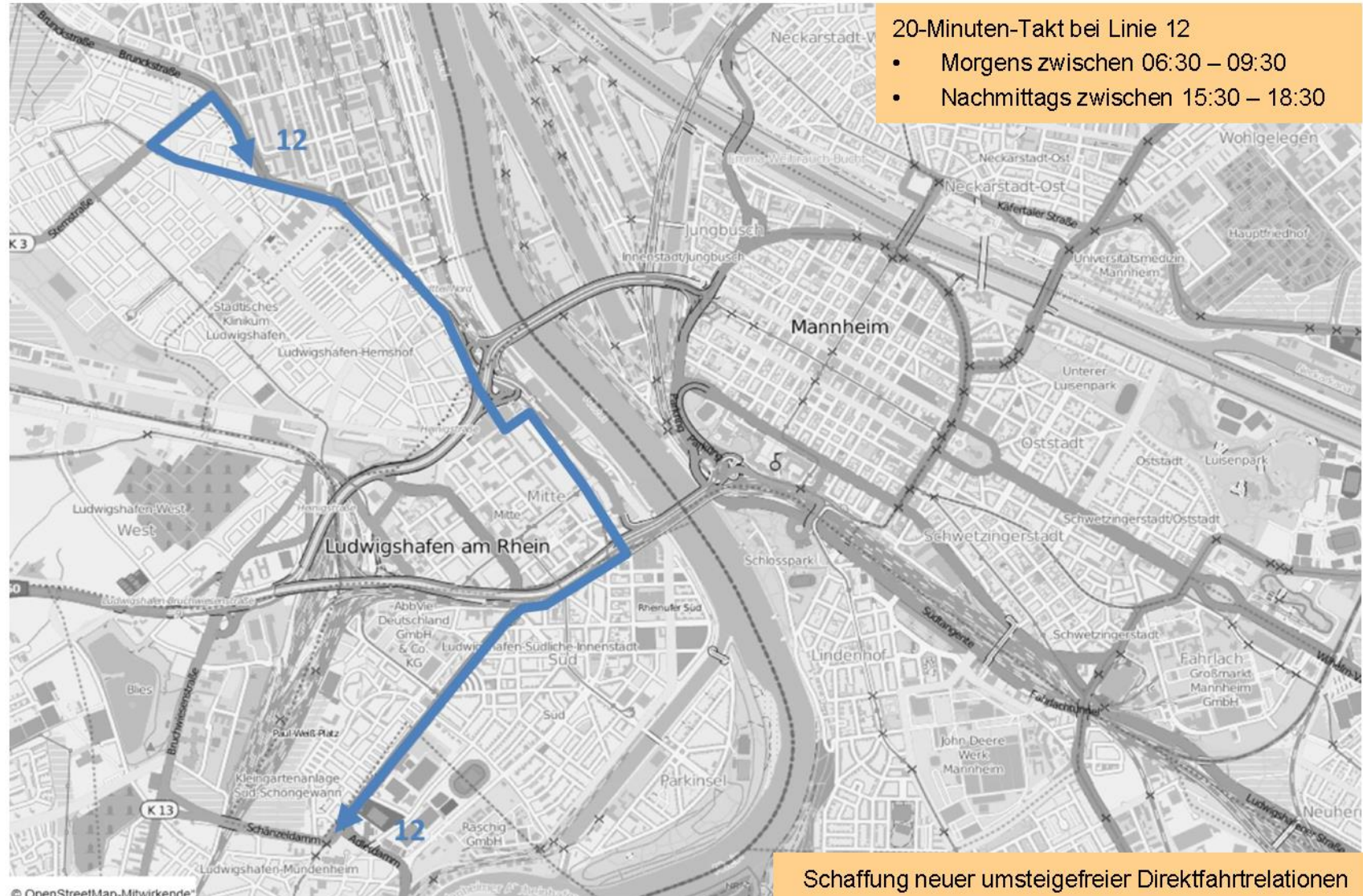
Durch zu erwartenden **Rückstau** von Westen auf die Hochstraße Süd bzw. von Süden auf die Lagerhaus-, Mundenheimer und Saarlandstraße empfiehlt sich zusätzlich zum Rhein-überschreitenden Verkehr zwischen Mannheim und Ludwigshafen auch eine **Stärkung des Verkehrs von Süden in Richtung BASF:**

Ziel: Umsteigefreien Verkehr Richtung Friesenheim / BASF stärken: weitere 600 zusätzliche Plätze in der Stunde bzw. 3.600 am Tag (Platzkapazitäten für rund 5% zusätzliche Fahrgäste)

Maßnahme: Zusätzliche Linie im Berufsverkehr einrichten

- **Linie 12** = Expresszug mit 20 Minuten Takt zwischen **Rheingönheim / Mundenheim und Friesenheim** bietet zusätzlich 3 Fahrten / h mit 40m- Wagen

Zusatzverkehre Stadtbahn BASF-stärkend im Berufsverkehr



Wirtschaftliche Auswirkungen der Zusatzverkehre

nur Anteil Ludwigshafen

Linie	Linienweg	Fahrzeuganzahl	Betriebskosten p.a.	Fahrgasterlöse
Linie 12	Rheingönheim – Berliner Platz – LU Rathaus - Friesenheim	3 Bahnen	rund 0,95 Mio. €	Annahme: Ca. 40% Deckungsgrad über Fahrgasterlöse
Linie 14	Oggersheim – Mannheim (vsl. über HBF nach Luisenpark)	2,5 Bahnen (LU + MA = 4,5 Fahrzeuge)	rund 0,90 Mio. €	
Linie 15	Giulini – Mannheim (vsl. über HBF nach Käfertal)	2 Bahnen (LU + MA = 4,5 Fahrzeuge)	rund 0,65 Mio. €	
Summe	Für 20-Minuten-Takt	7,5 Bahnen	rund 2,50 Mio. €	rund 1,0 Mio. €

Zusätzlicher Fahrzeugbedarf Stadtbahn

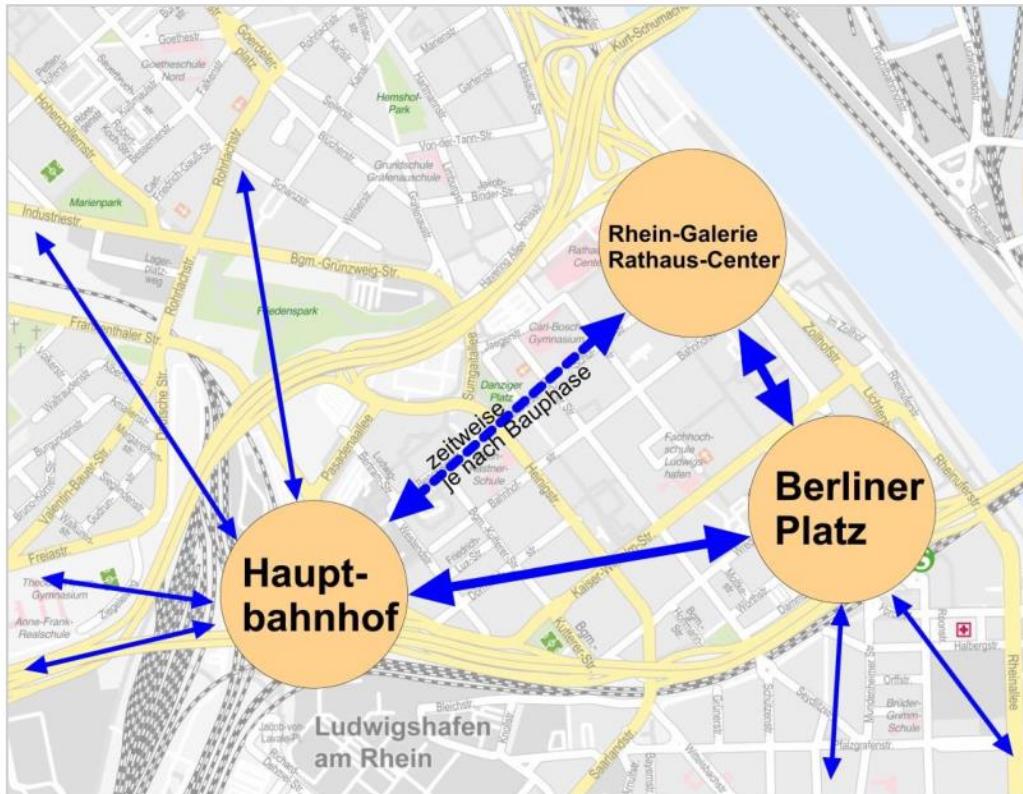
- Der **Fahrzeugmehrbedarf** durch den Bau der Stadtstraße kann bei rnv GmbH **nur über die Beschaffung zusätzlicher Stadtbahnen** abgedeckt werden.
- Da bei rnv geplant ist zwischen 2020 und 2030 sowieso ca. 107 Fahrzeuge als Ersatz für die Stadtbahnflotte aus den 90er Jahren zu beschaffen, wird diese Beschaffung um die benötigten Zusatzfahrzeuge für den Stadtstraßenbau erweitert.
- **Die benötigten Zusatzverkehre kann rnv mit Beginn der starken Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Baustelle ab 2020 anbieten!**
- Nach Fertigstellung der Stadtstraße können die zusätzlichen Fahrzeuge entweder:
 - an anderer Stelle im rnv-Netz eingesetzt werden (die Fahrzeugbeschaffung wäre nur vorgezogen)
 - weiterhin auf den Linien eingesetzt werden, wenn das Fahrgastpotential auch nach bestehen bleibt.



Basiskonzept zum Busliniennetz in der Innenstadt während der Bauzeit

Die Auswirkungen der Baustelle im Innenstadtbereich wird vor allem den Busverkehr beeinträchtigen. Wie stark diese Beeinträchtigungen sind ist heute noch nicht absehbar.

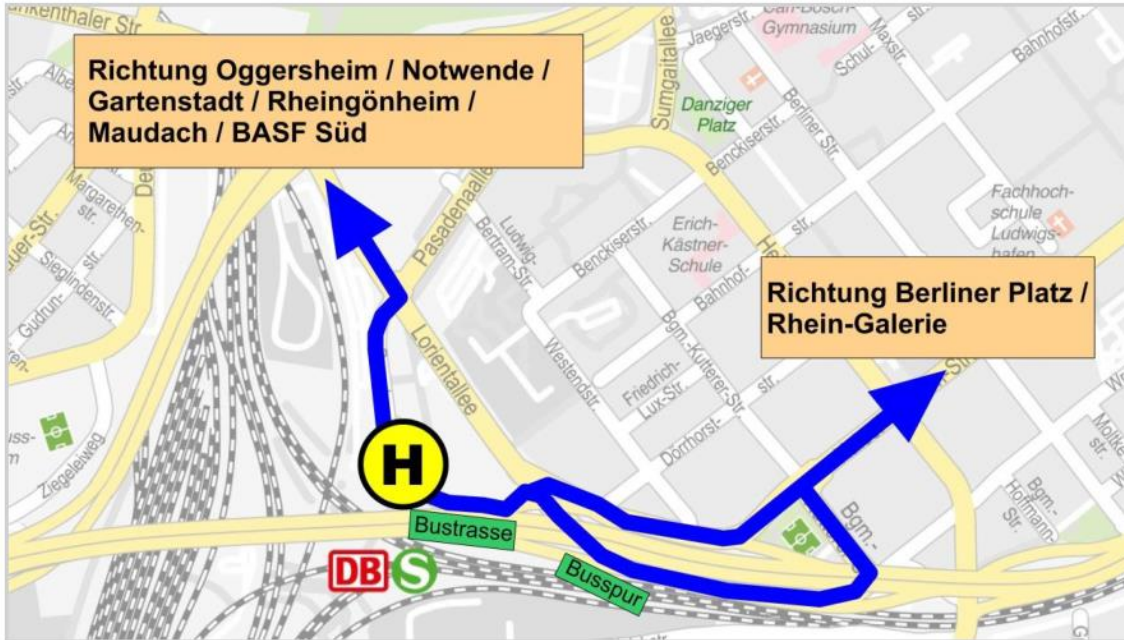
Schwerpunkt: Die wesentlichen Ziele in der Innenstadt weiterhin bedienen.



Rahmenbedingungen

- Beibehaltung der heutigen Buslinien
- Weitgehend konstantes Busliniennetz während der verschiedenen Bauphasen
- Umfahrung von staugefährdeten Bereichen
- Beschleunigung des Busverkehrs über Busspuren und Beeinflussung von Lichtsignalanlagen

Maßnahmen zum Busverkehr im Innenstadtbereich



- Bustrasse Hauptbahnhof und Busspur Lorientallee
 - Wegfall von Stichfahrten
 - Busbeschleunigung
 - Kapazitätserweiterung der Haltestelle Hauptbahnhof
- Busspur Wredestraße (Ost).
 - Verkürzung des Fahrwegs
 - Busbeschleunigung
- Prüfung weiterer Busspuren

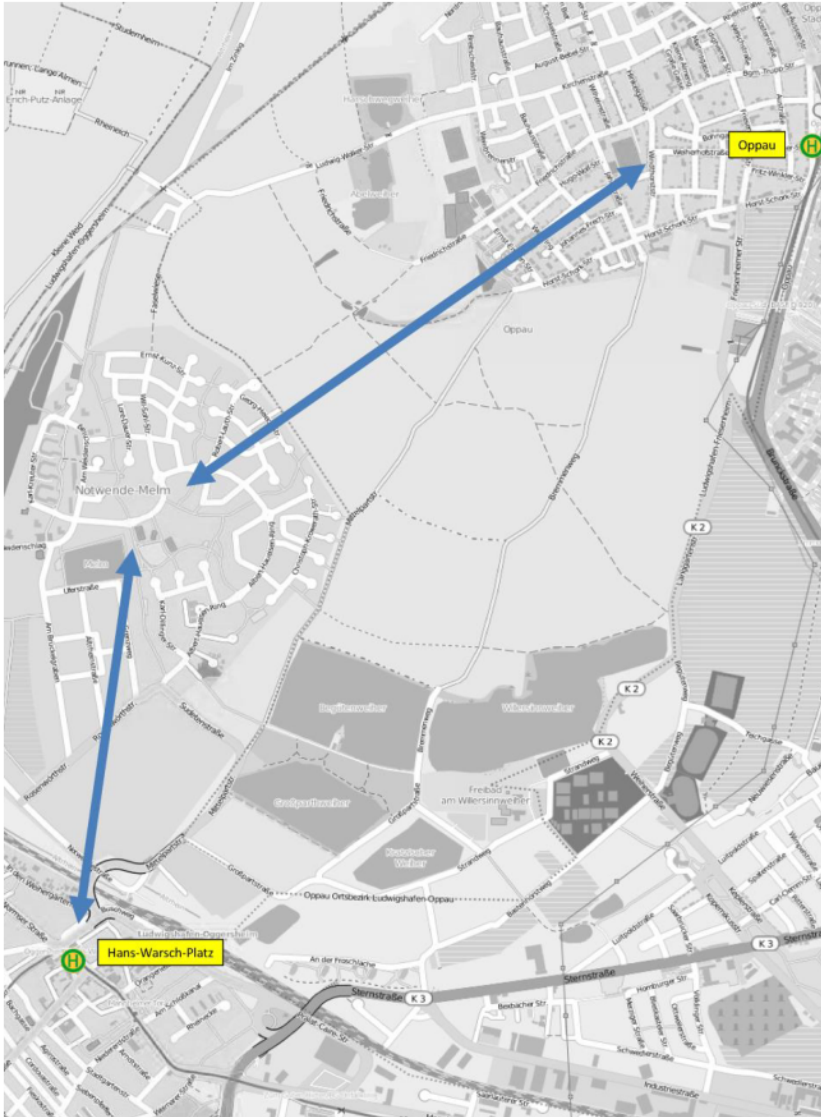
Auch im Busbereich sollen Zusatzverkehre angeboten werden, durch **Schaffung neuer Verbindungen bzw. ausgeweiteter Linien**. Der Bereich der Ludwigshafener **Innenstadt** wird dabei **entlastet**, bzw. der **ÖPNV-Kunde** soll durch Umfahrung der Innenstadt **schnellere Verbindungen** erhalten:

Ziel: neue bzw. gestärkte tangentielle Verbindungen anbieten.

Maßnahme: Zusätzliche Angebote schaffen

- **Buslinie zwischen Oggersheim und Oppau einrichten**
(ganztägig im 20 oder 30 Minuten Takt)
- **Buslinie zwischen Oppau und Mannheim Sandhofen einrichten**
(im Berufsverkehr morgens und nachmittags im 20 oder 30 Minuten Takt)
- **Buslinie zwischen Oppau und Frankenthal verdichten**
(ganztägig im 30 Minuten Takt)

Beispiel: Tangentiale Buslinie zwischen Oggersheim und Oppau

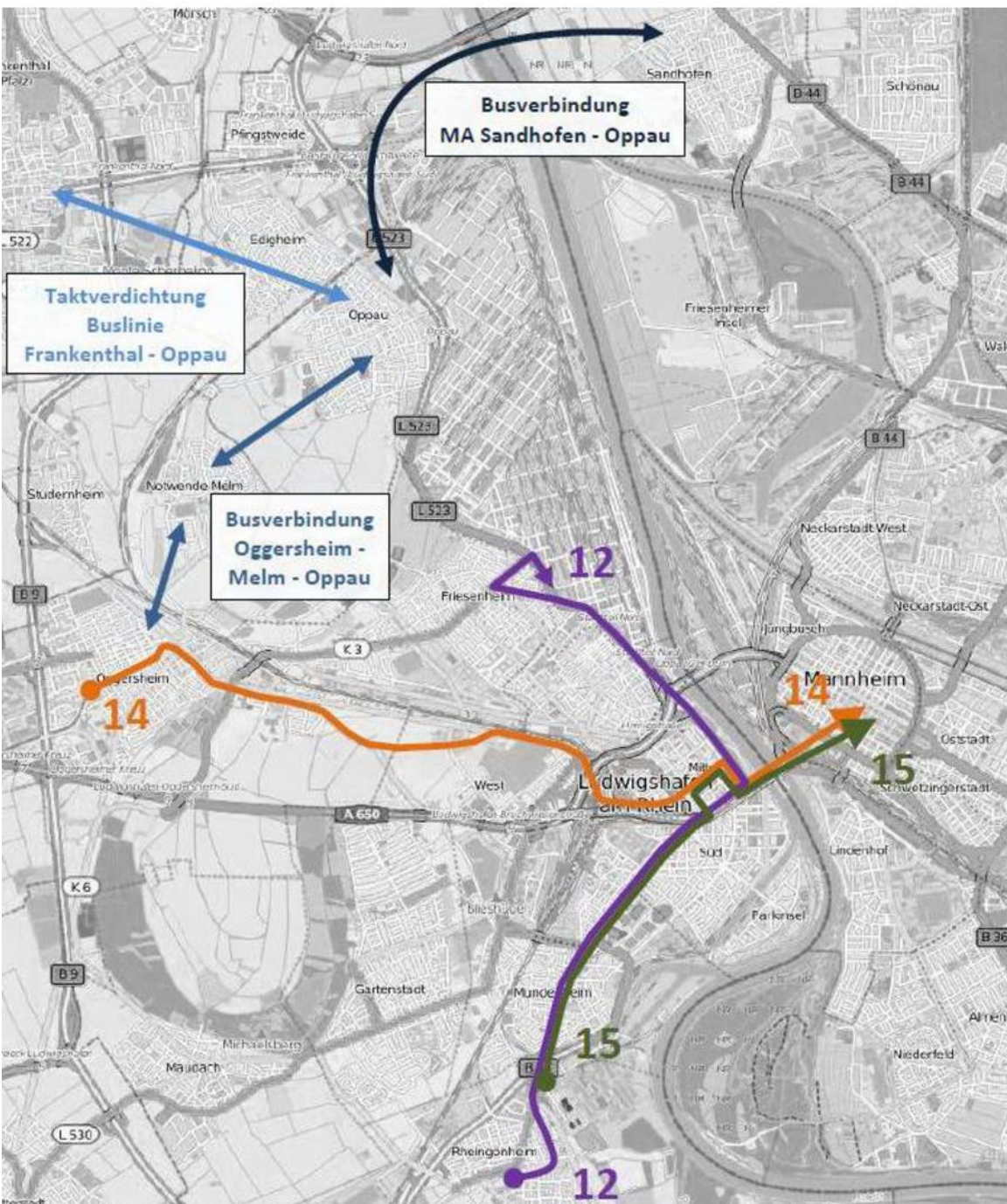


- Die tangentielle Buslinie verbindet die Umsteige-Haltestellen Hans-Warsch-Platz und Oppau miteinander.
- Das Wohngebiet Melm erhält eine neue Direktfahrtmöglichkeit nach Oppau.
- **Hohes ÖPNV-Potential**
- Die Betriebskosten der Linie liegen abzüglich erwarteter Fahrgasterlöse bei ca. **180 T€ pro Jahr**.
- Hinzu kommen einmalige Investitionskosten für die Schaffung einer befahrbaren Trasse für Busse und Radfahrer (ohne Kfz) zwischen Melm und Oppau.

Wirtschaftliche Auswirkungen der Zusatzverkehre

nur Anteil Ludwigshafen

Linie	Linienweg	Fahrzeuganzahl	Betriebskosten p.a.	Fahrgasterlöse
Bus	Hans-Warsch-Platz – Melm – Endstelle Oppau	1 Bus	rund 0,30 Mio. € (ohne Neubau der Straße zw. Melm und Oppau)	Annahme: Ca. 40% Deckungsgrad über Fahrgasterlöse
Bus	Oppau – Sandhofen <small>(noch mit Stadt Mannheim abzustimmen)</small>	1 Bus	rund 0,30 Mio. €	
Bus Linie 84	Oppau – Frankenthal <small>(noch mit Stadt Frankenthal abzustimmen)</small>	1 Bus	rund 0,30 Mio. €	
Summe		3 Busse	rund 0,90 Mio. €	rund 0,35 Mio. €

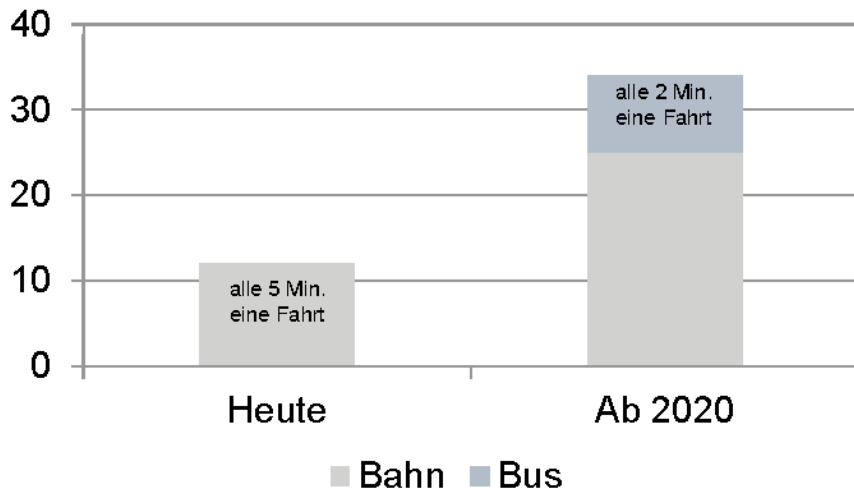


Angebotene Zusatzverkehre

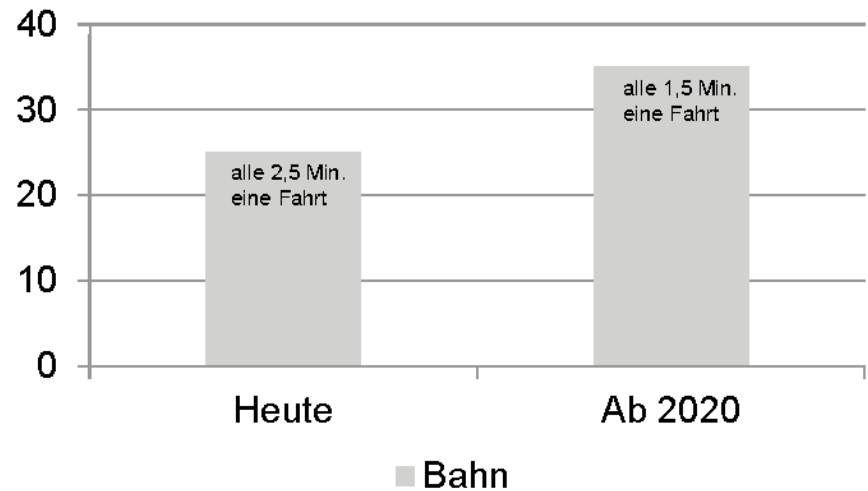
Anmerkung zum Mannheimer Abschnitt:
Die innerstädtische Linienführung bedarf noch der Zustimmung durch die Stadt Mannheim.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Infrastruktur

Kaiser-Wilhelm-Straße - Anzahl der Fahrten im Berufsverkehr



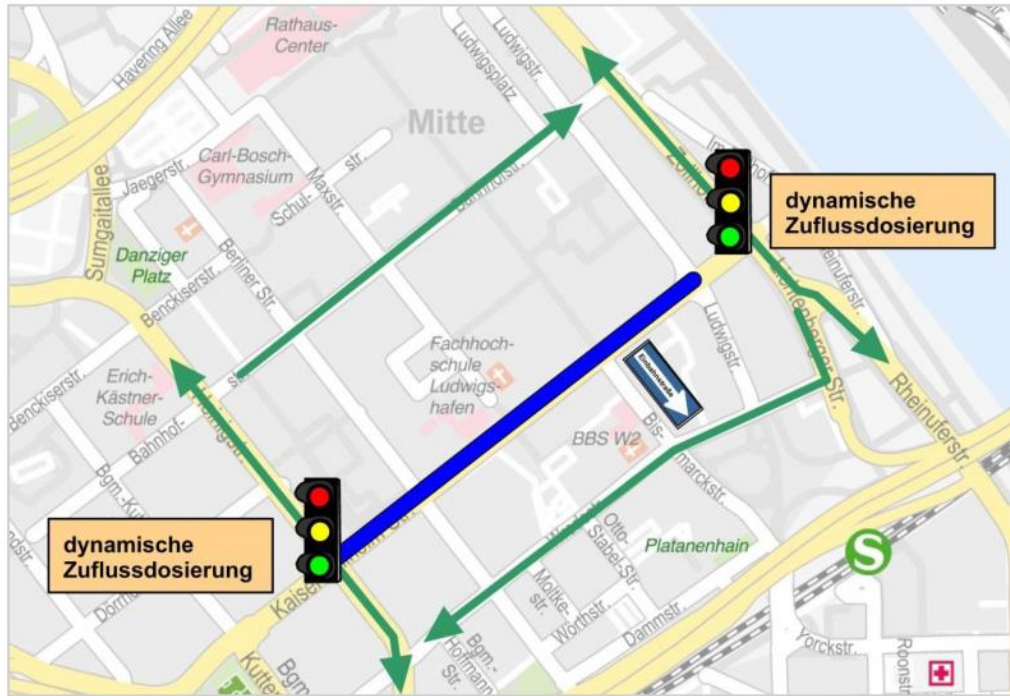
Berliner Platz - Anzahl der Fahrten im Berufsverkehr



Mit den Zusatzverkehren steigt die Streckenauslastung vor allem im Innenstadtbereich von Ludwigshafen deutlich an, wodurch die Notwendigkeit ergänzender Maßnahmen entsteht.

1. **Bevorrechtigung des ÖPNV** verbessern mit Verkehrssteuerung und Busspuren
2. **Neue Gleise und Weichen am Berliner Platz** einrichten

Kaiser-Wilhelm-Straße: Verkehrssteuerung im Berufsverkehr



Maßnahmen:

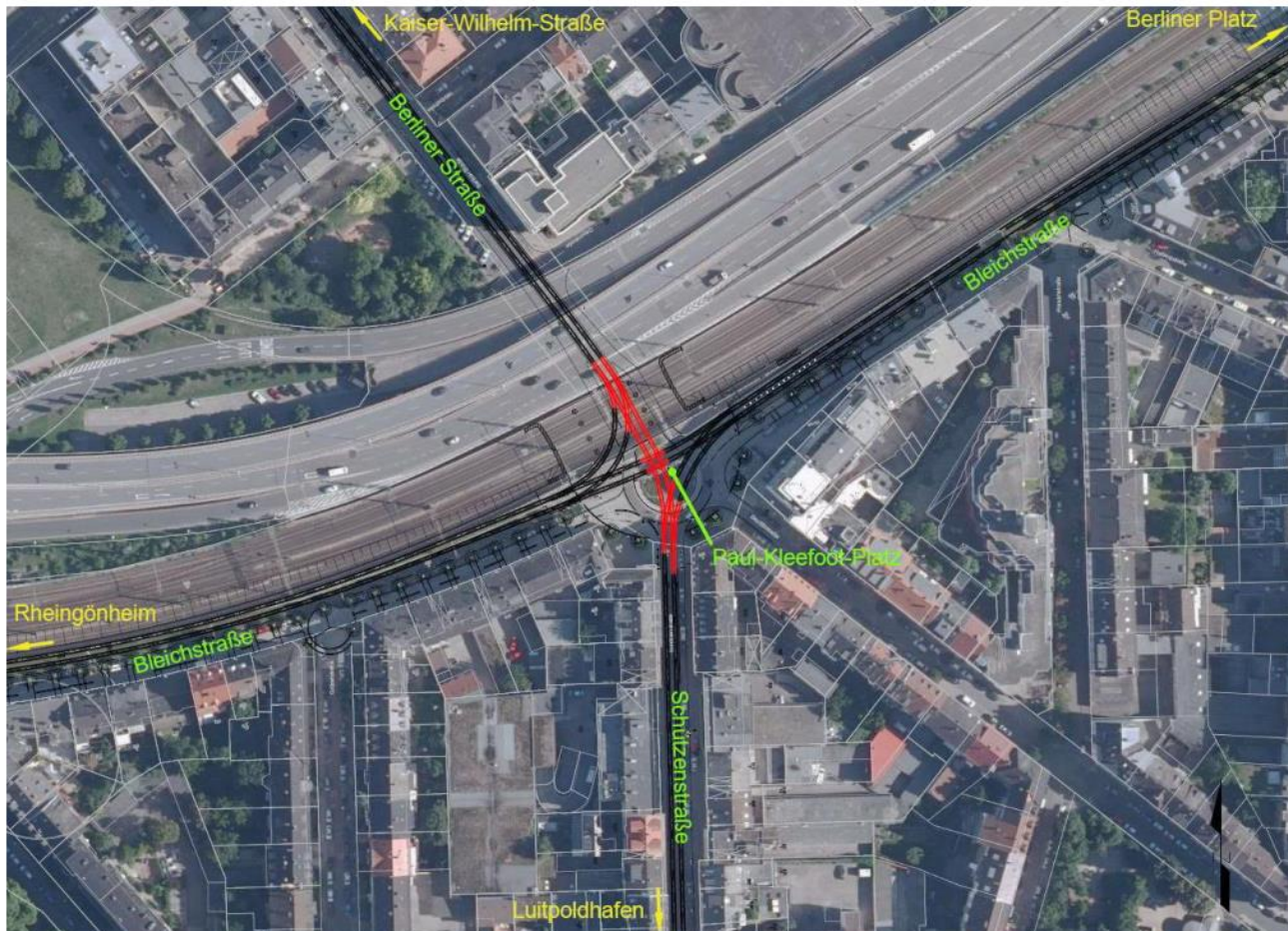
1. Dynamische Zufussdosierung des Kfz-Verkehrs mittels verkehrsabhängiger Pförtnerrampe
 - hohe Drosselung in der Hauptverkehrszeit
 - Keine bzw. nur geringe Drosselung außerhalb der Hauptverkehrszeit
2. Einbahnstraßenregelung für die Bismarckstraße und Verbot zum Linksabbiegen von Kaiser-Wilhelm-Str. in Bismarckstraße

Rahmenbedingung: Erhalt der Zufahrtsmöglichkeiten

- zur Tiefgarage Pfalzbau und zum Parkhaus Bürgerhof
- zu den Geschäften und zu den Gewerbebetrieben für Kunden und Anlieferverkehr
- zu den öffentlichen Einrichtungen für Besucher

Erhöhung der Flexibilität im Netz bei Störungen – Gleisverbindung Paul-Kleefoot-Platz

Während der mehrjährigen Bauzeit der Stadtstraße sind Störungen im ÖPNV nicht auszuschließen. Daher wird das Ziel verfolgt, die Flexibilität im Netz zu erhöhen, um bei Störungen die Handlungsfähigkeit zu erhalten.



Im **Störfall** zwischen Kreuzung Kaiser-Wilhelm-Straße / Ludwigstraße, Haltestelle Berliner Platz und Konrad-Adenauer-Brücke ist eine **innenstadtnahe Wendemöglichkeit** gegeben um die Stadtbahnverkehre in Ludwigshafen aufrecht zu erhalten.

Ergänzende Maßnahmen: Park & Ride und Bike & Ride

- Park & Ride Plätze bieten die Möglichkeit Auto-Verkehre aus dem Stadtgebiet von Ludwigshafen herauszuhalten.
- Dazu ist es vor allem für das **S-Bahn-System sinnvoll** Park & Ride Plätze im Umland einzurichten.
- An den Stadtgrenzen von Ludwigshafen können Park & Ride Plätze ergänzend helfen, stellen aber **keine Problemlöser** dar, denn grundsätzlich gilt, **je näher am Stadtzentrum desto geringer die Wirkung von Park & Ride**.
- Stattdessen wird für das Stadtgebiet von Ludwigshafen der **Ausbau von Bike & Ride Plätzen bzw. Fahrradvermietungen** als wirkungsvoller angesehen.
- Die Wirksamkeit von Park & Ride Plätzen bzw. Bike & Ride Plätzen richtet sich nach drei Kriterien:
 - 1. Gute Erreichbarkeit von den Hauptverkehrsstraßen** (Autobahn / Bundesstraße)
 - 2. Ausreichende Flächen, Fahrräder und Fahrradständer**
 - 3. Schnelle Erreichbarkeit des ÖPNV – Takt und Fußwege**

Park & Ride und Bike & Ride Plätze Ludwigshafen

Haltestelle Giulini



P&R-Potential ca. 65 Plätze
bei Freigabe gesperrter Flächen



Zusammenfassung: Wirtschaftliche Auswirkungen pro Jahr Betrieb

Kostenblock	Kosten (Schätzungen!)	In Mio. € p.a.
Rhein-überschreitender Zusatzverkehr (Linien 14 + 15)	Betriebskosten abzügl. Schätzung Fahrgasterlös	ca. 0,93 Mio. €
Stadt LU interner Bahnzusatzverkehr (Linie 12)	Betriebskosten abzügl. Schätzung Fahrgasterlös	ca. 0,57 Mio. €
Buslinie Oggersheim - Melm - Oppau	Betriebskosten abzügl. Schätzung Fahrgasterlös	ca. 0,18 Mio. €
Buslinie Oppau - Sandhofen	Betriebskosten abzügl. Schätzung Fahrgasterlös	ca. 0,18 Mio. €
Buslinie Oppau - Frankenthal	Betriebskosten abzügl. Schätzung Fahrgasterlös	ca. 0,18 Mio. €
Betriebsaufwand für Zusatzverkehre		ca. 2,04 Mio. €

Zusammenfassung: Wirtschaftliche Auswirkungen pro Jahr Infrastruktur

Kostenblock	Investitionen (Schätzungen!)	In Mio. € p.a.
Gleise und Weichen am Berliner Platz	Investitionskosten (3,00 Mio. €)	ca. 0,18 Mio. €
Gleis Paul-Kleefoot-Platz	Investitionskosten (2,20 Mio. €)	ca. 0,15 Mio. €
Busspur Wredestraße	Investitionskosten (0,10 Mio. €)	ca. 0,01 Mio. €
Bustrasse HBF mit Lorientallee	Investitionskosten (0,15 Mio. €)	ca. 0,01 Mio. €
Bustrasse zw. Melm und Oppau	Investitionskosten (0,50 Mio. €)	ca. 0,03 Mio. €
Kapitalkosten Infrastrukturmaßnahmen		ca. 0,38 Mio. €
Betriebsaufwand für Zusatzverkehre		ca. 2,04 Mio. €
Zusätzlicher ÖPNV-Aufwand zum Bau der Stadtstraße		ca. 2,42 Mio. €



Mit gutem Gefühl unterwegs.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

www.rnv-online.de

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Vorstellung des Verkehrslenkungskonzepts

Manuel Hitscherich

Ingenieurgemeinschaft

LUDWIGSHAFEN

Ingenieurgemeinschaft B44



Ludwigshafen
Stadt am Rhein

City West - Raum für neue Stadtideen Die Stadtstraße

**Sechstes Bürgerforum
am 25. Januar 2016**

Vorstellung Verkehrslenkungskonzept



Grundsätze

Verkehrsführung in der Bauzeit möglichst leistungsfähig gestalten

- Alle Haupt-Fahrbeziehungen dauerhaft aufrecht erhalten
- Immer mindestens 1 durchgehender Fahrstreifen
- Umleitungsstrecken außerhalb der Stadt ertüchtigen und beschildern

Verkehr vermeiden

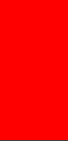
- Umstieg auf ÖPNV ermöglichen
- Durchgangsverkehr umleiten

Verkehrsteilnehmer informieren

über:

- Alternativrouten
- Reisezeiten
- Dauer und Art von geänderten Verkehrsführungen
- andere Baumaßnahmen in Ludwigshafen und im Autobahnnetz

→ "Verkehrslenkungskonzept"



Das Verkehrslenkungskonzept

Ingenieurgesellschaft B44

Verkehrsteilnehmer informieren

Maßnahmen koordinieren ...

... innerhalb von Ludwigshafen und mit Dritten (Mannheim, LBM Rheinland-Pfalz, RP Karlsruhe)

Alternativrouten aufzeigen

... durch Beschilderung und gezielte Information

Reisezeiten anzeigen

... zur Entscheidungsfindung bei Routenwahl

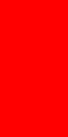
Dauer und Art von geänderten Verkehrsführungen mitteilen

... durch Beschilderung und gezielte Information

Vor Ort durch Beschilderung

durch Presseinformationen

durch "moderne Medien"



Vor Ort durch Beschilderung ...

Ingenieurgesellschaft B44

Das 3-Zonen-Konzept der Verkehrslenkung

Zone 1: Autobahnring

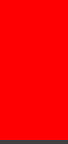


Zone 2: Bundes- / Landesstraßenring



Zone 3: Innenstadt





Vor Ort durch Beschilderung ...

Durchgangsverkehr durch Beschilderung umleiten

Das 3-Zonen-Konzept - Zone 1: Autobahnring

B37 / B44
Ludwigshafen

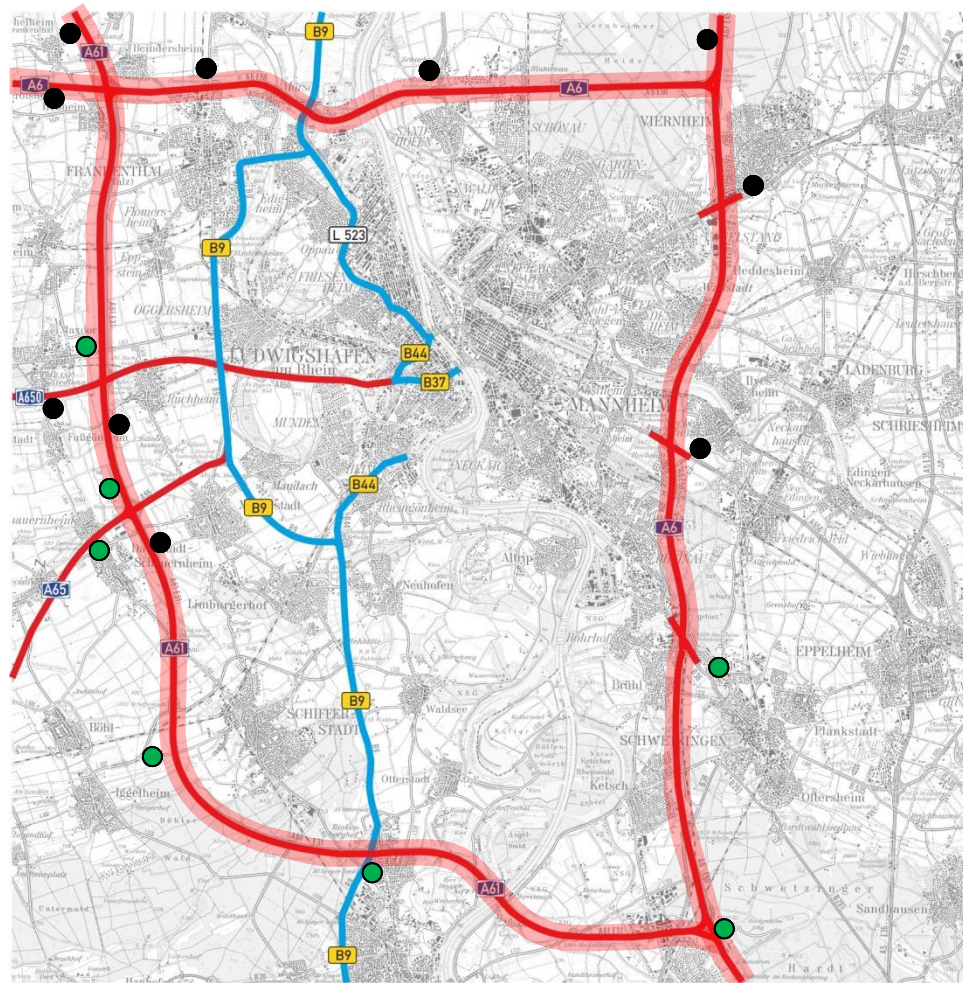


Staugefahr
Umfahrung über



Mannheim

Ludwigshafen



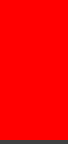
B37 / B44
Ludwigshafen



Staugefahr
Umfahrung über



Mannheim



Vor Ort durch Beschilderung ...

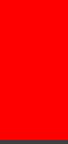
Ingenieurgemeinschaft B44

Erhöhung des Nutzens durch dynamische Wegweiser mit integrierter Stauinformation (dWiSta)

Das 3-Zonen-Konzept - Zone 1: Autobahnring



© Durth Roos Consulting GmbH, 01.12.2015

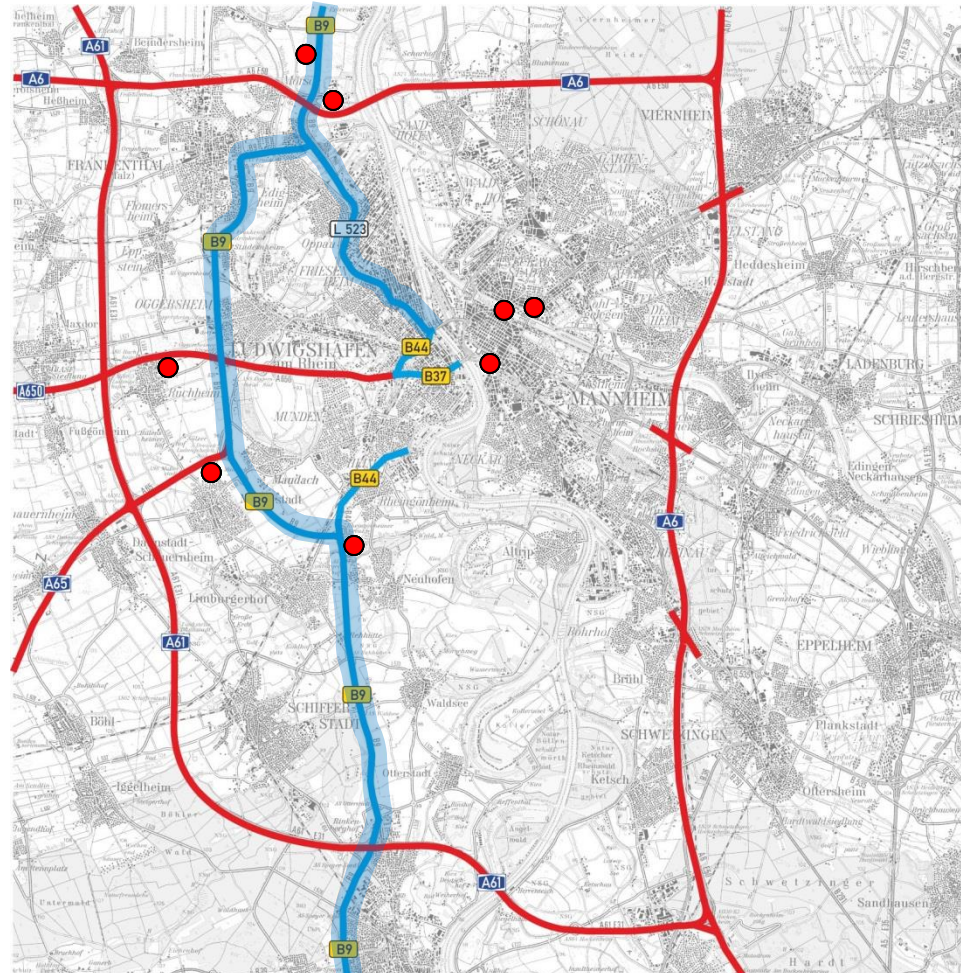


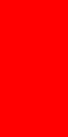
Vor Ort durch Beschilderung ...

Ingenieurgemeinschaft B44

Durchgangsverkehr durch Beschilderung umleiten

Das 3-Zonen-Konzept - Zone 2: Bundes- / Landesstraßenring





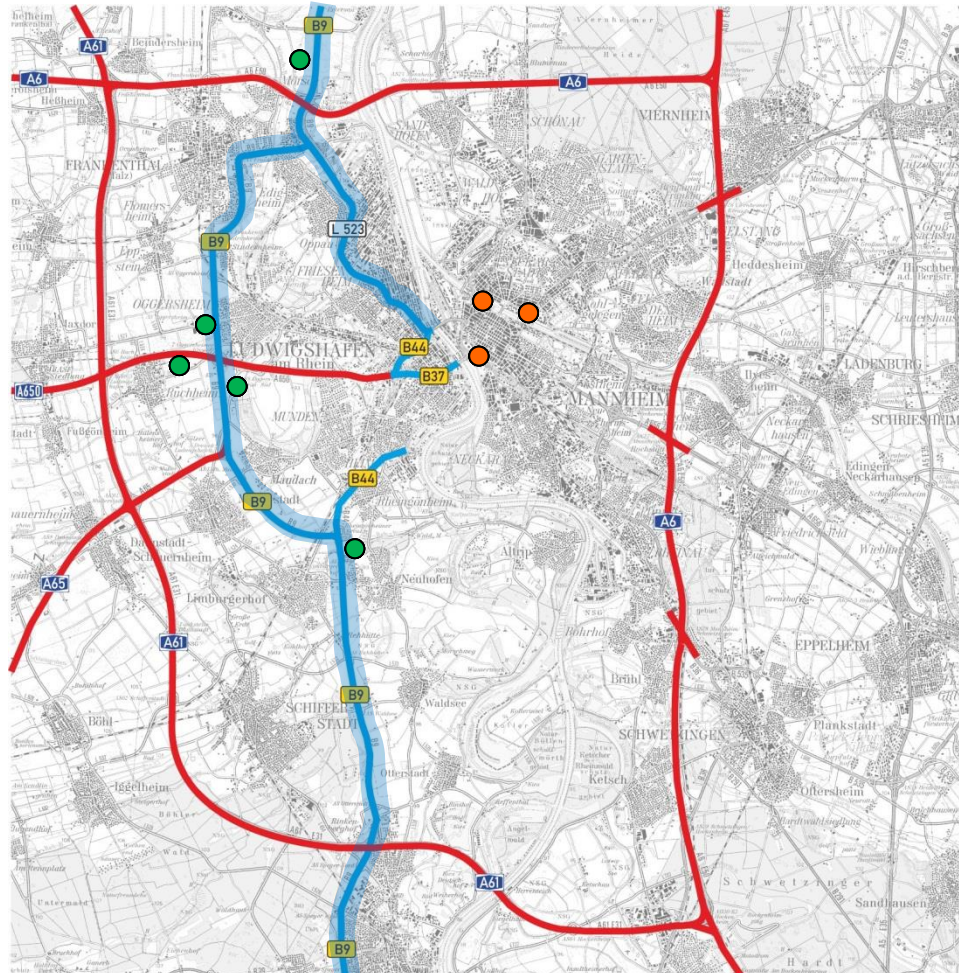
Vor Ort durch Beschilderung ...

Ingenieurgemeinschaft B44

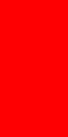
Mit Echtzeit-Information auf zeitliche schnellere Routen ausweichen

Das 3-Zonen-Konzept - Zone 2: Bundes- / Landesstraßenring

Mannheim über
37
44
Ludwigshafen
35 min
6
AS Sandhofen
23 min



Ludwigshafen über
37
44
Mannheim
35 min
6
AS Sandhofen
23 min

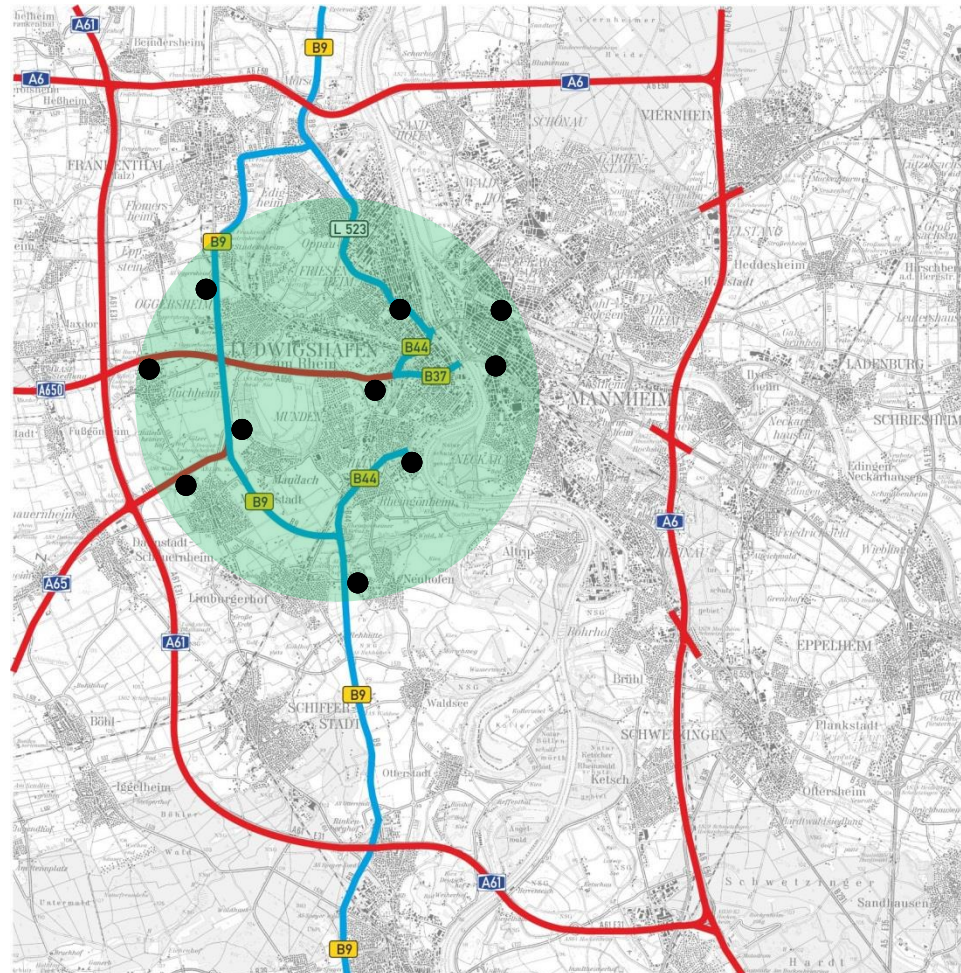


Vor Ort durch Beschilderung ...

Ingenieurgesellschaft B44

Zusatzinformationen ermöglichen planvolle Einstellung auf Bauphasen

Das 3-Zonen-Konzept - Zone 3: Innenstadt

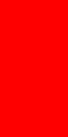


Hochstraße B44
Ludwigshafen

01.07. – 10.11.2021

1-streifige Führung
Heinigstraße – Rheinuferstraße

Auffahrt Heinigstraße
Richtung MA gesperrt



Durch moderne Medien ...

Ingenieurgemeinschaft B44

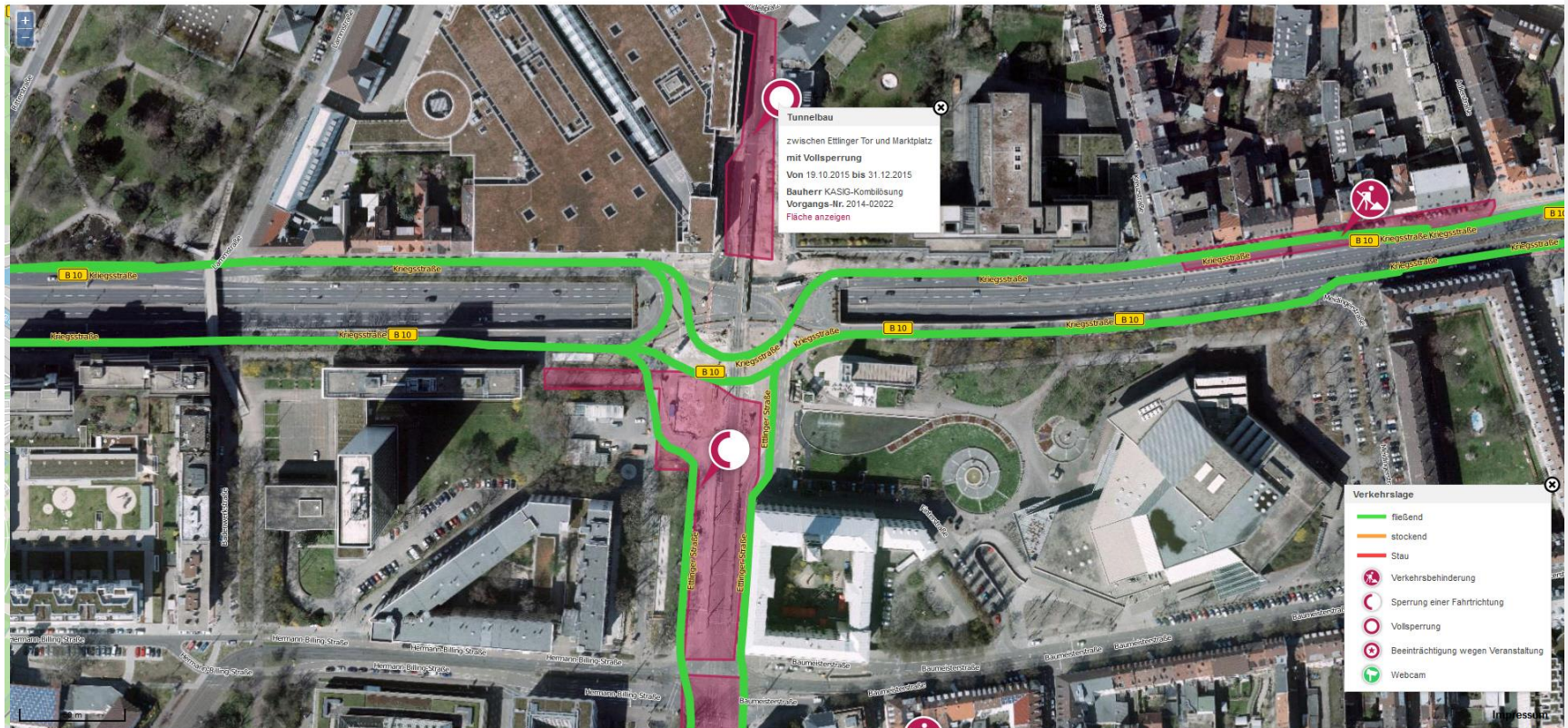
Information über aktuelle Verkehrslage durch ein Mobilitätsportal Ludwigshafen

Beispiel: Verkehrsmanagement Karlsruhe



Mobilitätsportal

Datenstand: 18.12.2015

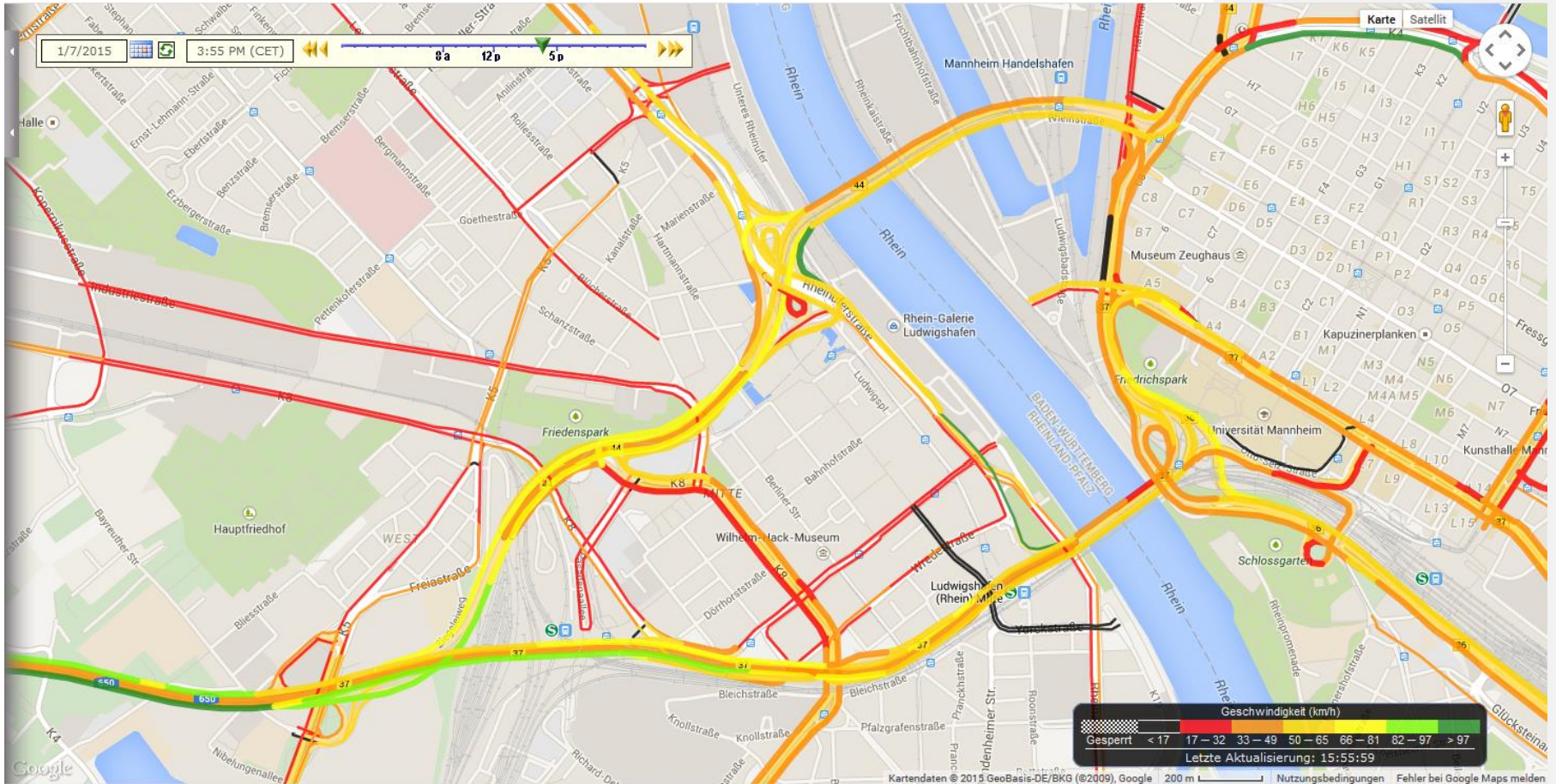


(Quelle: <http://vmz.karlsruhe.de>)

Durch moderne Medien ...

Ingenieurgesellschaft B44

Information über aktuelle Verkehrslage durch ein Mobilitätsportal Ludwigshafen



Durch moderne Medien ...

Sich Unterwegs informieren über die Echtzeit-Verkehrslage mit der LU-City-App

Beispiel:

- KA-mobil

KA MOBIL.
DIE NEUE APP.
VERKEHRSDATEN
IN ECHTZEIT.



→ "Vorbild" für die Entwicklung einer "LU-City-App"





Ingenieurgesellschaft B44



Ludwigshafen
Stadt am Rhein

VIELEN DANK!



City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Vorbereitung der Grünkonzeption Innenstadt / City West

Rainer Ritthaler

Stadt Ludwigshafen am Rhein



Vorbereitung Grünkonzeption Innenstadt / City West

Sechstes Bürgerforum im Pfalzbau, 25. Januar 2016

Aufgabenstellung Workshop Grünkonzeption



„Die Anbindung und Verbindung zwischen der nördlichen und südlichen Innenstadt wird nochmals unter jedem Aspekt umfassend geprüft.“

(Stadtratsentscheidung vom 24. März 2014)

„Die Ausgestaltung der Grünachse zwischen Friedenspark und Rhein soll in einem strukturierten Verfahren unter Einbindung von regionalen Planern erarbeitet werden.“

(Stadtratsentscheidung vom 24. März 2014)

„ ... insbesondere (wurde) mit Blick auf die lange Stadtstraßenvariante, die Hoffnung auf ein Zusammenwachsen der Stadtteile mehrfach geäußert.“

(Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung vom März 2014)

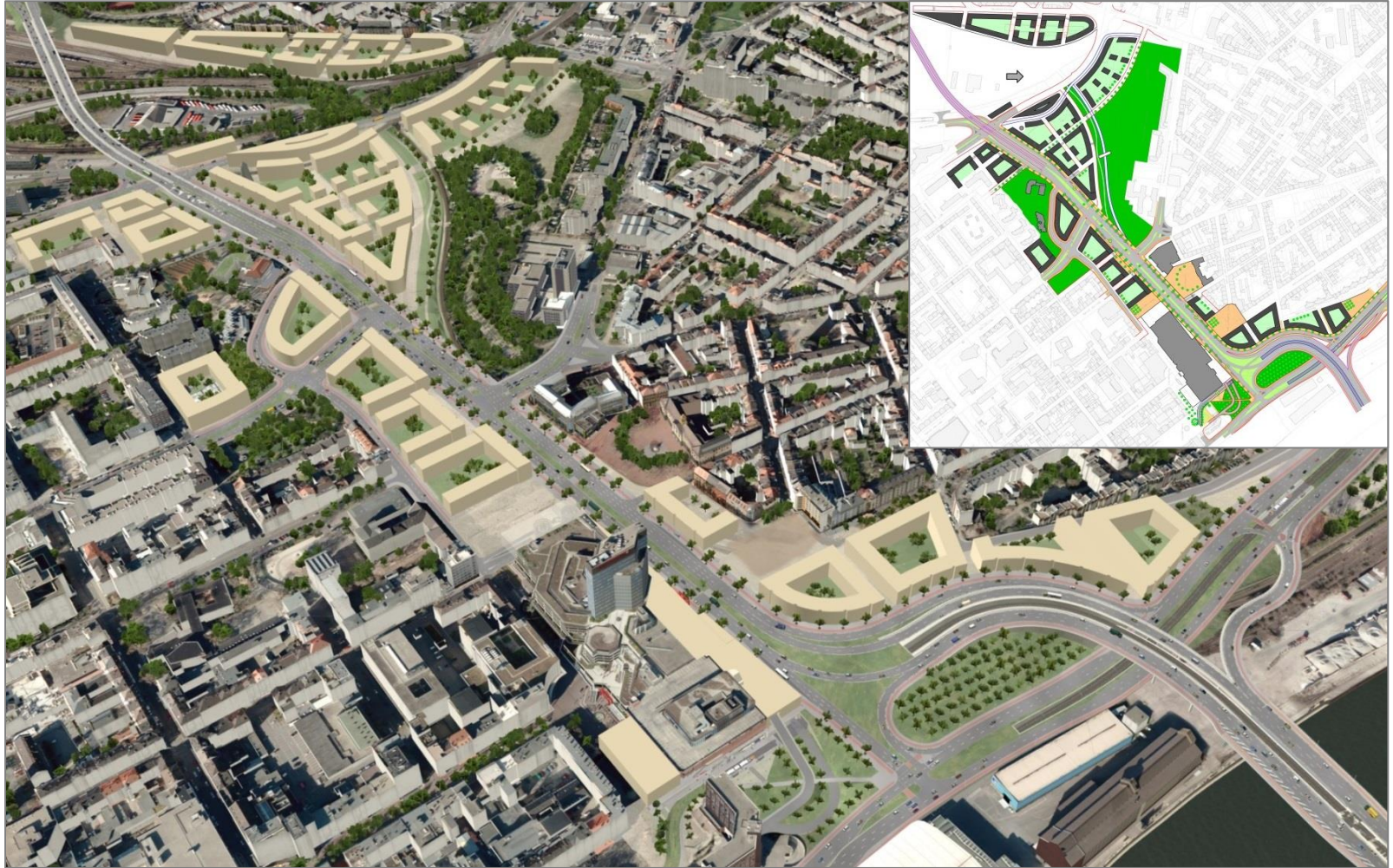
Ziel des Workshops Grünkonzept:

Baustein zur Fortschreibung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aus 2006 (Stadtumbau) vor dem Hintergrund der veränderten Rahmenbedingungen zu entwickeln.

Rahmenbedingung - Stadtstraße



Rahmenbedingung - Städtebaulicher Testentwurf als Grundlage

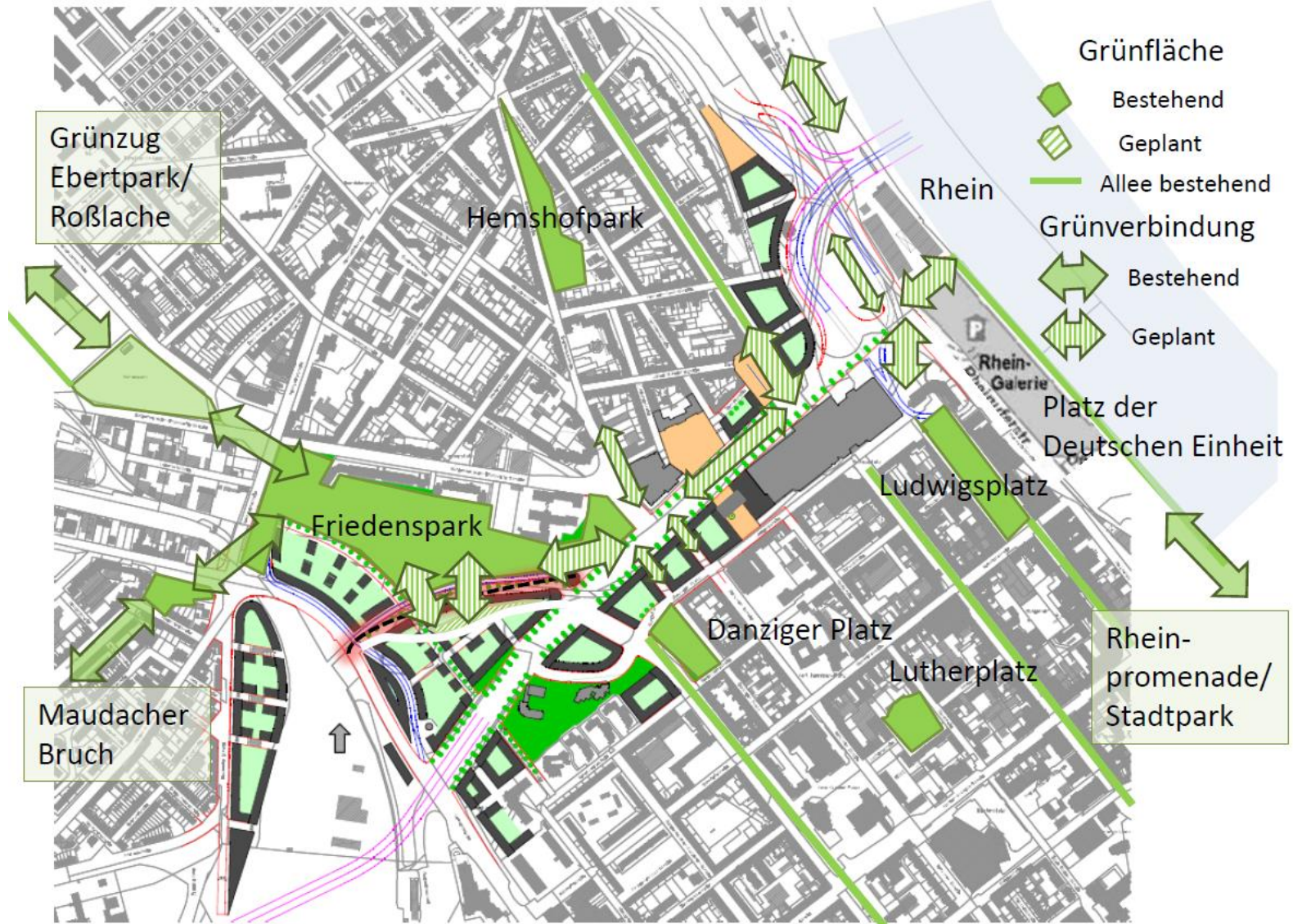


Rahmenbedingung - Anbindung an die übergeordneten Grünflächen und Freiräume

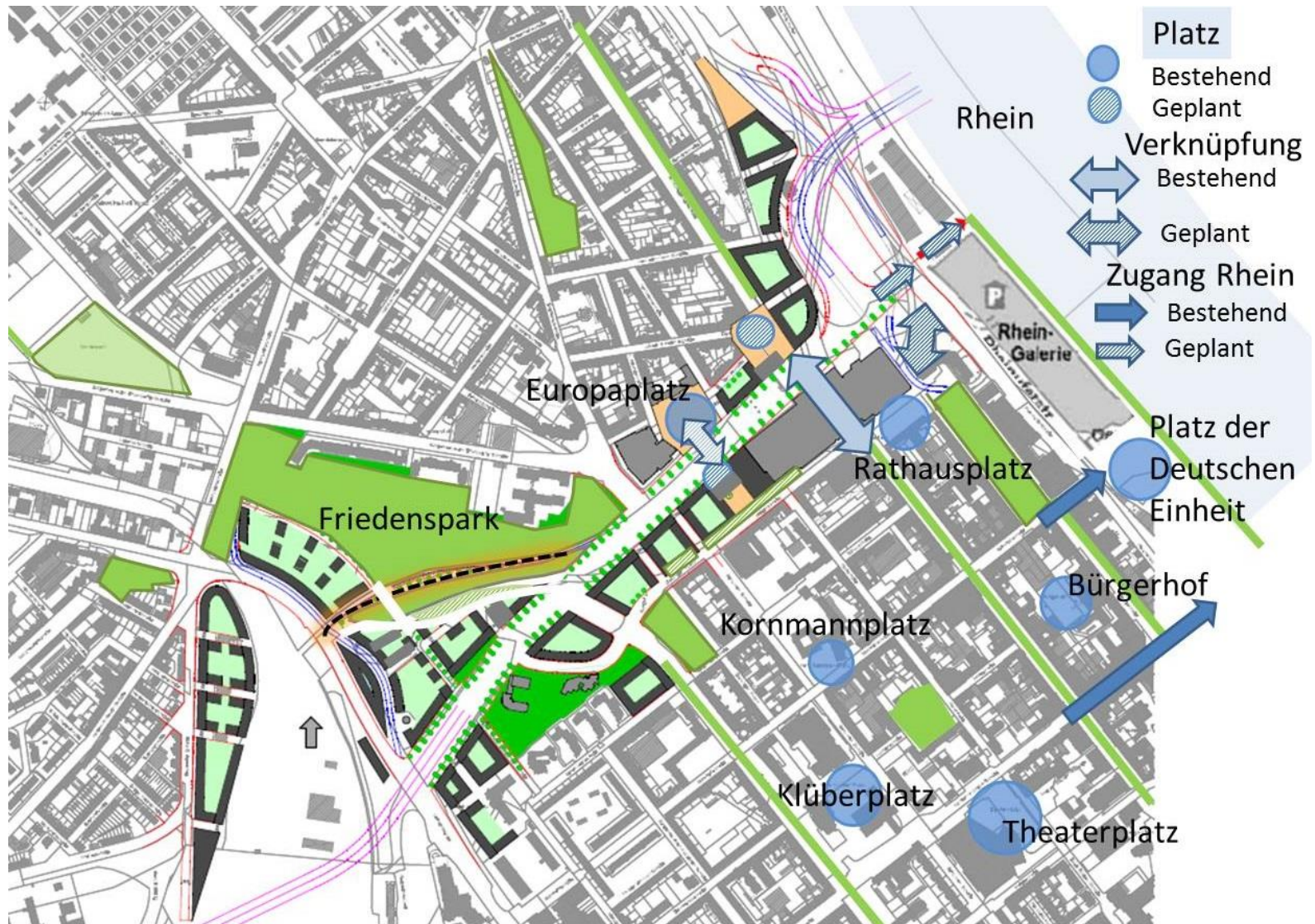


- Anknüpfung an Grünzug Ebertpark-Roßlache
- Anknüpfung an Maudacher Bruch
- Anknüpfung an Rheinpromenade - Stadtspark

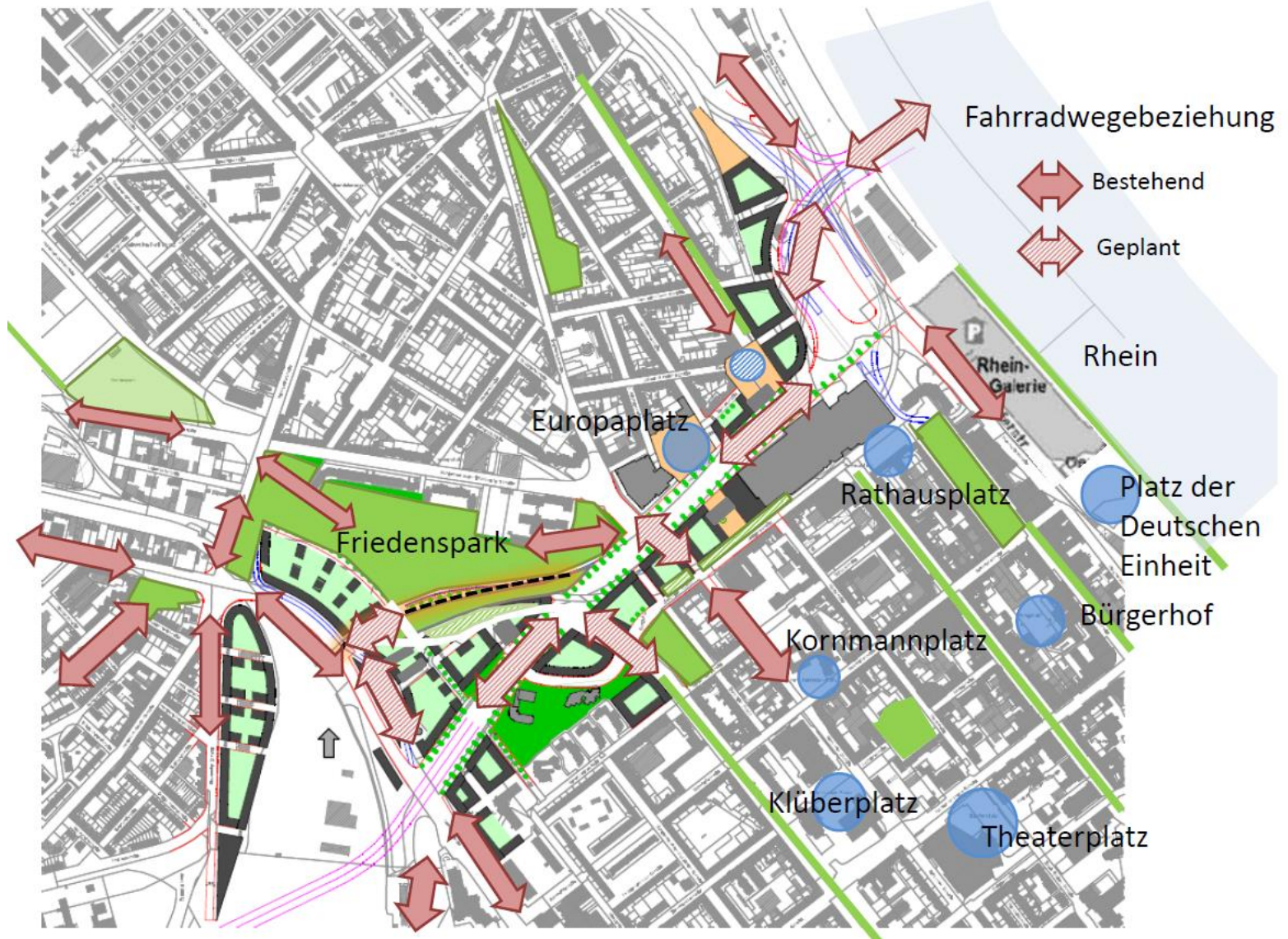
Bestehende und geplante Grünverbindungen



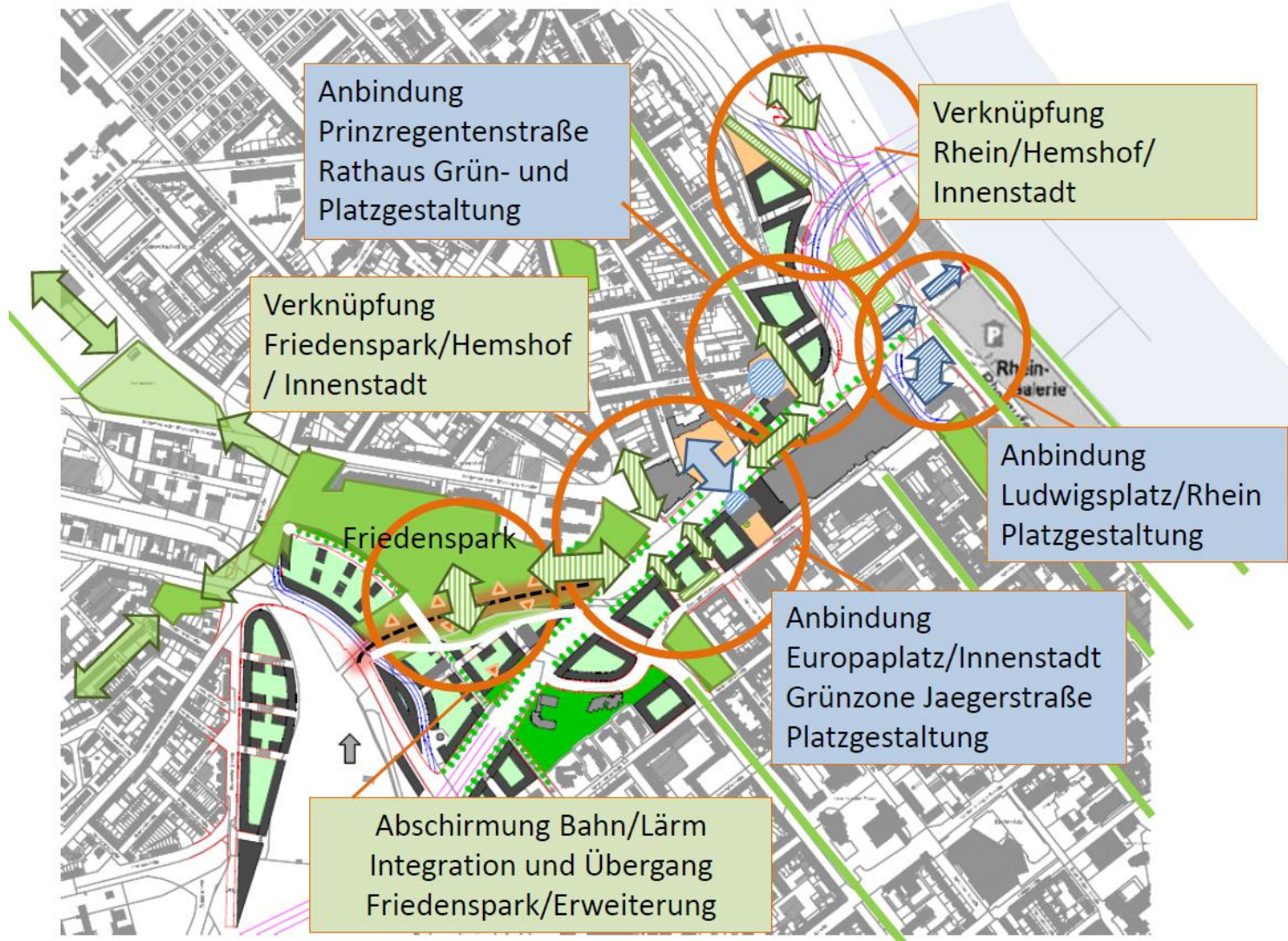
Bestehende und geplante städtische Plätze und Anbindungen



Bestehende und geplante Fahrradwegeverbindungen



Schwerpunkte für die weitere Bearbeitung

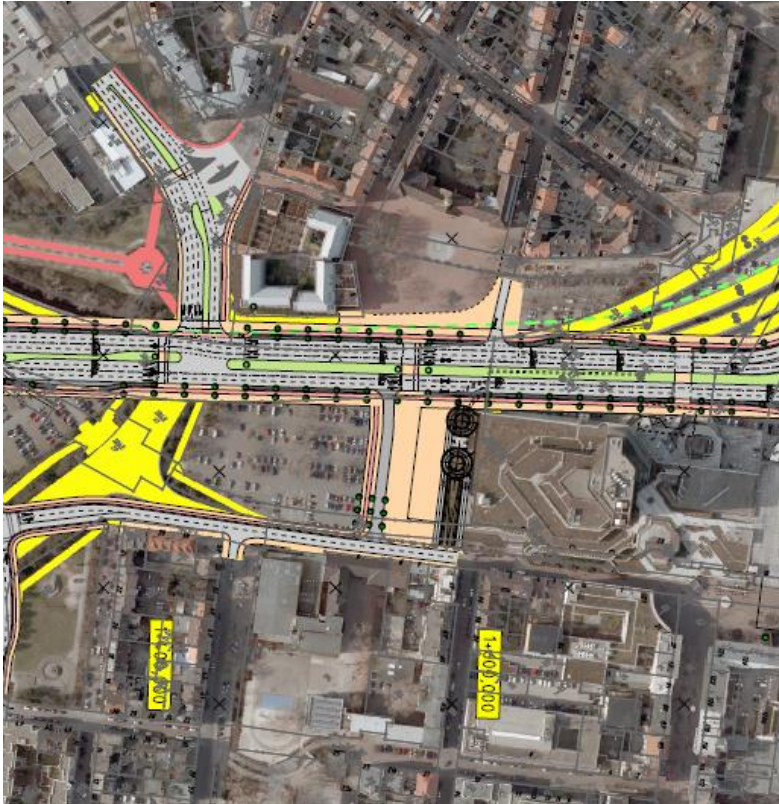


Schwerpunkt Anbindung Friedenspark Innenstadt



- Erweiterung Friedenspark in Verbindung mit Wohnbebauung
- Integration Bahnlinie - Aufhebung der Trennwirkung
- Klare und sichtbare Verknüpfung mit Innenstadt

Schwerpunkt Anbindung Europaplatz - Innenstadt



- Verknüpfung des Europaplatzes mit der Innenstadt
- Einbeziehung des Straßenquerschnitts und der Gestaltelemente der Straße

Schwerpunkt Anbindung Prinzregentenstraße - Rathaus



- Verknüpfung Prinzregentenstraße und Wurster Platz mit Rathauscenter
- Definition mit Baukörper und raumbildenden Grünelementen

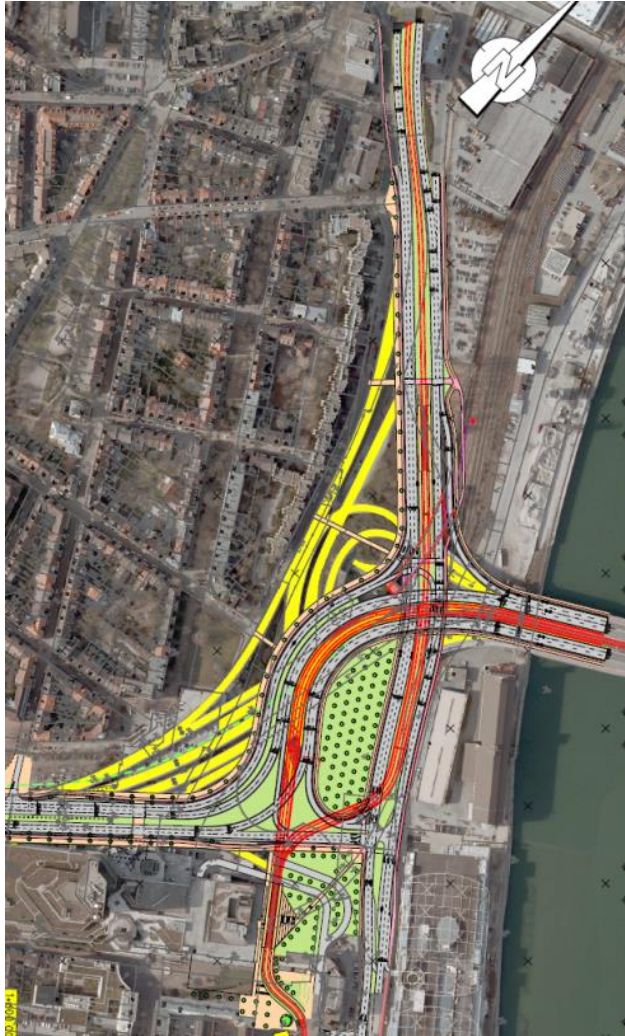
Schwerpunkt Anbindung Ludwigsplatz - Rhein



- Anbindung Ludwigsplatz und Grünachse B44 an den Rhein im Bereich Rhein-Galerie
- Neue Eingangssituation Rhein-Galerie
- Neue Haltestelle STRABA



Verknüpfung Rhein - Hemshof - Innenstadt



- Fortsetzung der Rheinpromenade entlang des Rheins, Nutzung brachgefallener Gleisbereiche
- Alternative Betrachtung Anbindung des Hemshofs

Beauftragte Büros

- **Agence Ter .de GmbH Landschaftsarchitekten, Karlsruhe**
International tätiges Büro mit Standorten in Paris, Karlsruhe und einer Niederlassung in Französisch Guayana, hat zahlreiche Erfolge in Landschaftsarchitektur- und Städtebauprojekten.
- **Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR, Kassel**
International tätiges Büro mit Standorten in Kassel, Düsseldorf und einer Repräsentanz in Peking, hat nationale wie internationale Wettbewerbserfolge.
- **Olschewski LandschaftsArchitekten, Ludwigshafen
mit Valentien + Valentien Landschaftsarchitekten und
Stadtplaner SRL, München**
Das Büro Olschewski LandschaftsArchitekten arbeitet deutschlandweit.
Das Büro Valentien + Valentien arbeitet international in den Bereichen Landschaftsplanung, städtische Freiraumplanung, Stadtplanung.

Weitere Arbeitsschritte

- Vorstellung der Ergebnisse aus den Workshops im Bau- und Grundstücksausschuss **Mai 2016**
- Beteiligung der Bürger **Mai 2016**
- Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Straßenplanung
- Integration in Fortschreibung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Innenstadt 2006 **bis 2017**

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Ablauf des sechsten Bürgerforums

- **Fachvortrag: Aktueller Planungsstand der Stadtstraße**
Herr Berlenbach (Stadt Ludwigshafen) (30 min)
- **Fachvortrag: Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr**
Herr in der Beek (rnv) (25 min)
- **Fachvortrag: Vorstellung des Verkehrslenkungs konzepts**
Herr Hitscherich (Ingenieurgemeinschaft B44) (15 min)
- **Fachvortrag: Vorbereitung der Grünkonzeption Innenstadt / City West**
Herr Ritthaler (Stadt Ludwigshafen) (20 min)
- **Diskussion an den Themeninseln im Foyer**
Ab ca. 20:30Uhr

City West – Die Stadtstraße

Beteiligen Sie sich am Bürgerdialog 2016



Machen Sie mit:

Online unter:

www.ludwigshafen-diskutiert.de

25. Januar bis 15. Februar 2016

Oder vor Ort:

**Große Info-Ausstellung im Rathaus
ab dem 27. Januar 2016**

**Montag und Donnerstag von 8 bis 18 Uhr, Dienstag und
Mittwoch von 8 bis 16 Uhr und Freitag von 8 bis 13 Uhr**