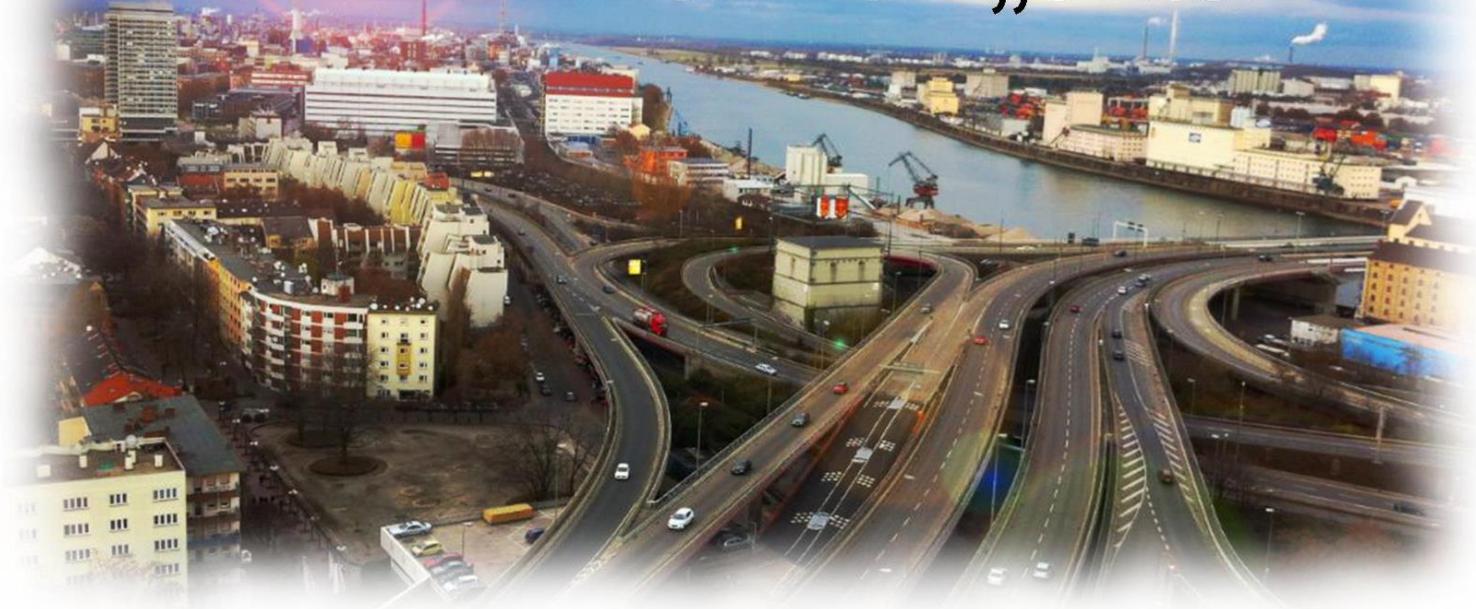


**Ludwigshafen**



**SPD für Ludwigshafen:**

# **HOCHSTRAÙE NORD - Ein Blick von „unten“**



**Bürgerversammlung des SPD-Ortsverbandes Nord-West  
Freitag, den 15. November 2013, 17:00 Uhr  
RA´in dipl. iur. Esther Maria Czasch**



## Inhalte der heutigen Veranstaltung:

- I. Ziel und Anlass der Befragung
- II. Historie der Hochstraße Nord
- III. Darstellung der Varianten
  1. Variante 1 – Ersatzneubau der Hochstraße
  2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße
  3. Vor- und Nachteile beider Varianten



## I. Ziel und Anlass der Befragung

- Komplettabriss und Neubau der Hochstraße Nord ist angesichts des maroden Zustandes unerlässlich, sichtbar durch rote Fangnetze
- geplanter Beginn im Jahr 2017
- geschätzte Bauzeit ca. 8 – 10 Jahre
- Stadtteile Hemshof, Nord und West sind hiervon am stärksten betroffen



## I. Ziel und Anlass der Befragung

- SPD-Ortsverein Nord-West will **Ihre Meinung** kennenlernen!
- hierdurch bessere Interessenwahrnehmung im Stadtrat und gegenüber der Stadt LU
- Voraussetzung ist eine rege Teilnahme aller Bürger der Stadt



## II. Historie der Hochstraße Nord

- Vorbild: Straßensysteme in den USA
- 1970 – 1981 Bau der Hochstraße Nord
- 1993 + 2005 Teil-Sanierung von Brückenbauwerken
- Seit März 2009 abschnittsweise Sperrung für Lkw-Verkehr
- Seit 12/2010 Fangnetze zur Sicherung, Kosten: rund 2,5 Millionen Euro; Lebensdauer zirka 8 Jahre
- 2011 + 2013 Vollständiger Neubau der Überbauten und Unterbauten



## Hochstraße Nord - Ein Blick von „unten“ -

### II. Historie der Hochstraße Nord

- Verkehrsbelastung: im Durchschnitt morgens und abends über 4.000 Kraftfahrzeuge pro Stunde
- Ständiger Zuwachs der PKWs in LU:
  - 1950 1.527 / Tag
  - 1960 14.000 / Tag
  - 1971 46.000 / Tag
  - derzeit 75.000 / Tag
- zentrale Verkehrsader in der Metropolregion Rhein-Neckar sowie in Ludwigshafen



### III. Darstellung der Varianten

Derzeit stehen noch zwei Varianten zur Debatte:

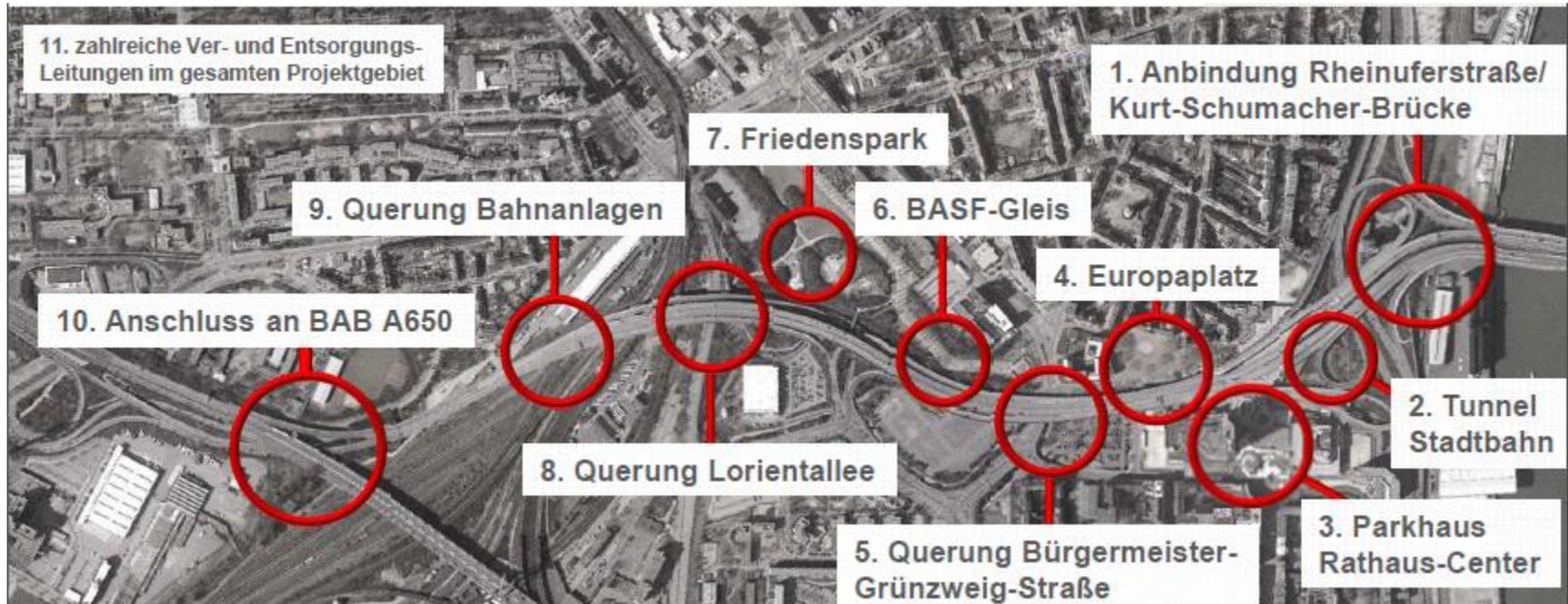
**Variante 1:** Aufbau der Hochstraße 1:1 (optimiert)

**Variante 2:** ebenerdige Stadtstraße



### III. Darstellung der Varianten

Bei der Planung zu berücksichtigende bauliche Anlagen:



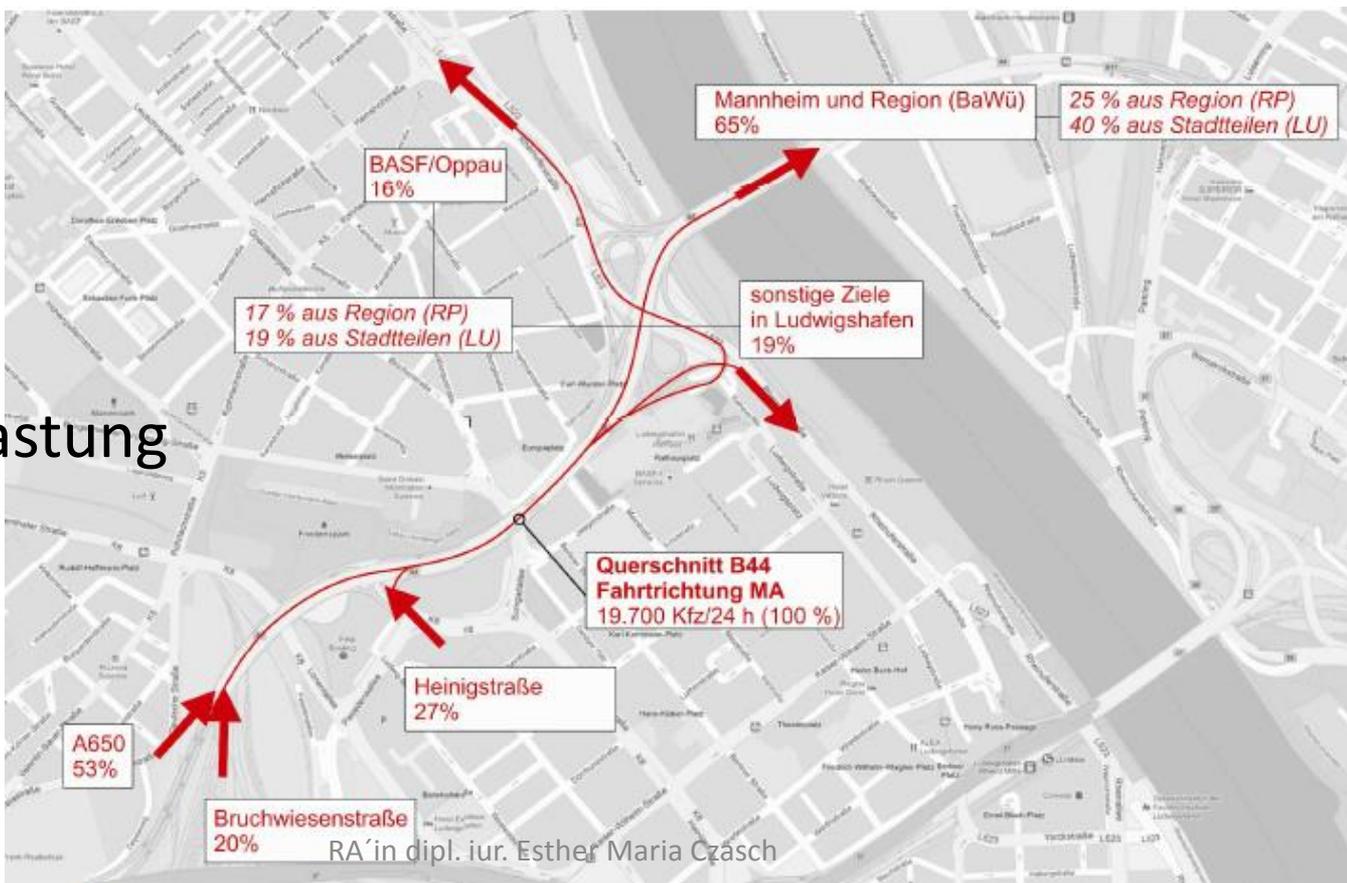


Übersicht der  
ausgearbeiteten  
Varianten



# Hochstraße Nord - Ein Blick von „unten“ -

## 1. Variante 1 – Aufbau der Hochstraße 1:1



derzeitige  
tägliche  
Verkehrsbelastung



## 1. Variante 1 - Aufbau der Hochstraße 1:1

- Hochstraße in Bestandslage, optimiert
- „Ur-Variante“ - Wiederaufbau nahezu 1:1
- bestehend aus drei Modulen: Nordkopf, Mittelteil und Westteil
- Ziel: leistungsfähige und flächensparende Hochstraße mit mittigen Anschluss ans Stadtstraßennetz
- voraussichtliche Kosten: **260 bis 300 Mio. €**



# 1. Variante 1 - Aufbau der Hochstraße 1:1

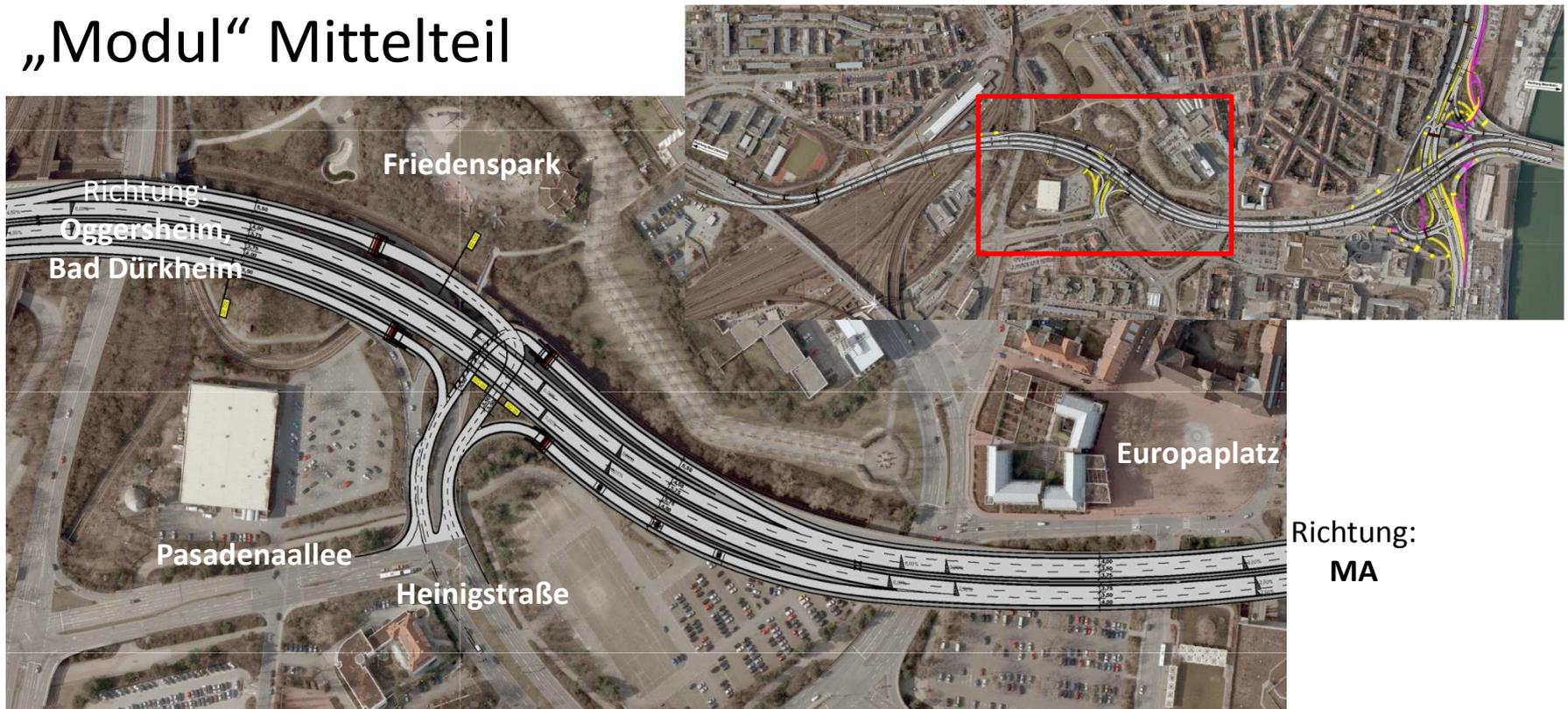
## „Modul“ Nordkopf





# 1. Variante 1 - Aufbau der Hochstraße 1:1

## „Modul“ Mittelteil





# Hochstraße Nord - Ein Blick von „unten“ -

## 1. Variante 1 - Aufbau der Hochstraße 1:1

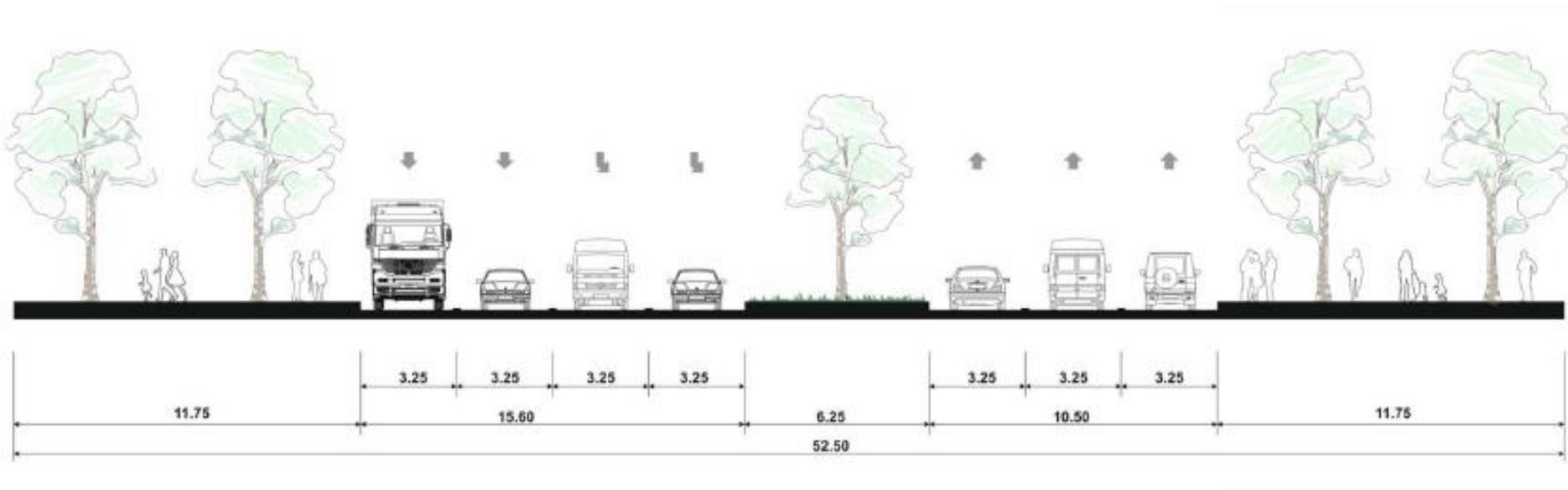
### „Modul“ Westteil



Richtung:  
MA

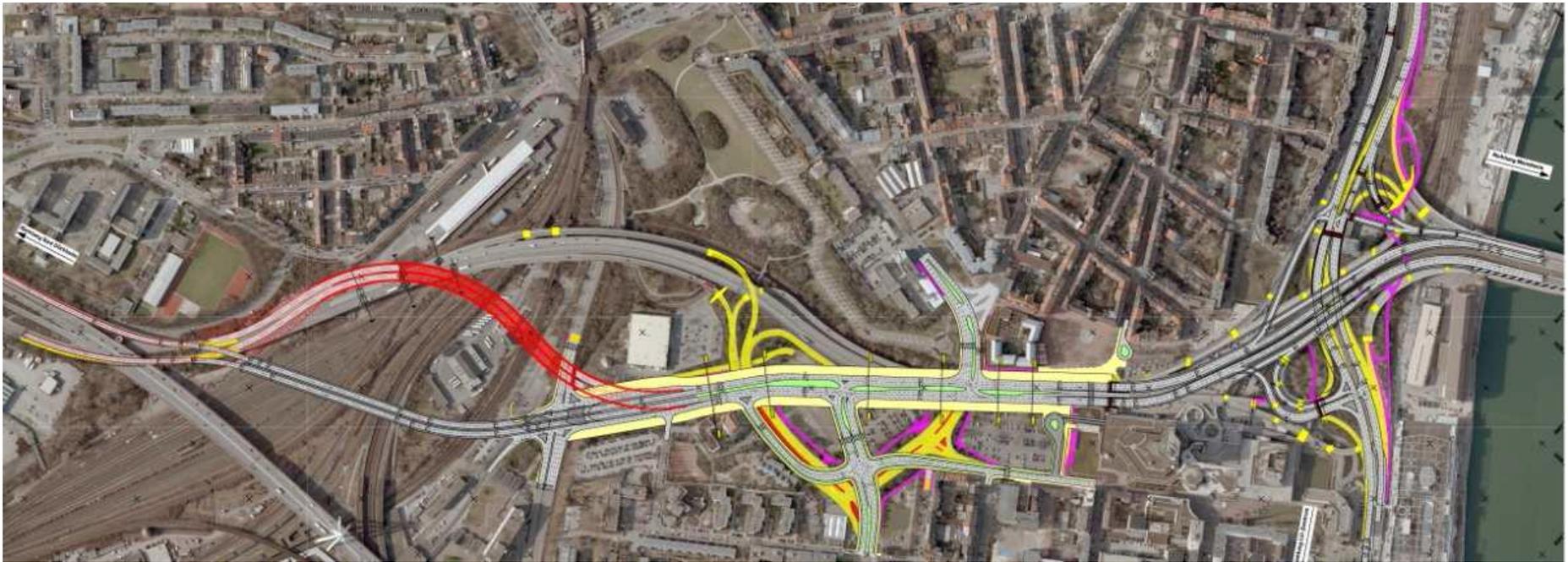


## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße





## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße





## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße

„Modul“ Nordkopf



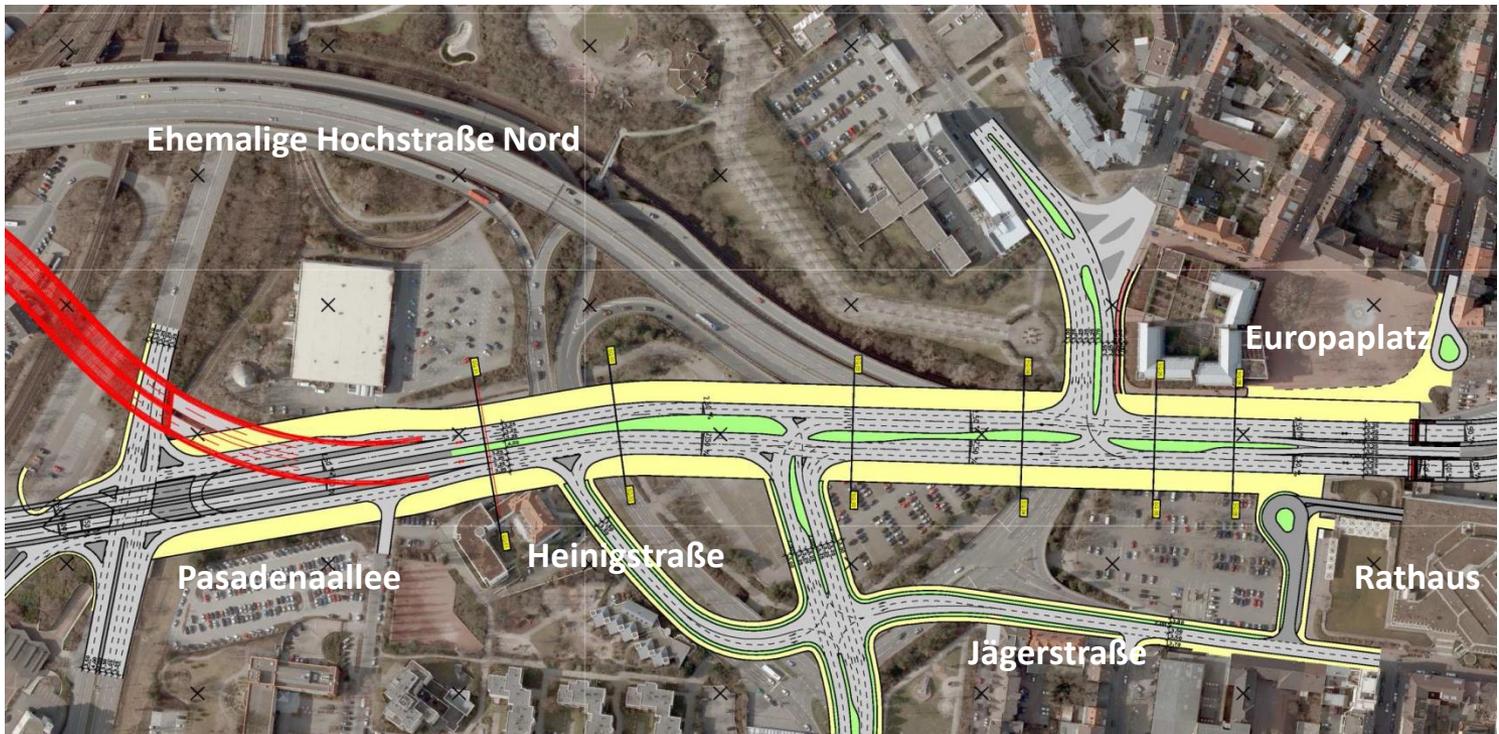
Richtung:  
Oggersheim,  
Bad Dürkheim



# Hochstraße Nord - Ein Blick von „unten“ -

## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße

### „Modul“ Mittelteil



Ehemalige Hochstraße Nord

Europaplatz

Pasadenaallee

Heinigstraße

Jägerstraße

Rathaus

Richtung:  
Oggersheim,  
Bad Dürkheim

Richtung:  
MA



# Hochstraße Nord - Ein Blick von „unten“ -

## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße

### „Modul“ Westteil



Richtung:  
Oggersheim,  
Bad Dürkheim

Richtung:  
MA



## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße

Beispiel  
Vergleichbarer  
Stadtstraßen





## 2. Variante 2 – ebenerdige Stadtstraße

- Entwicklungsmöglichkeiten im Umfeld der Straße für Wohn-, Büro- und Gewerbenutzungen im Umfeld der Straße
- Bau einer vierstreifigen Straße
- Straße auf langer Strecke ebenerdig, Rampe erst wieder bei Anschluss an die Autobahn 650
- voraussichtliche Kosten: **210 bis 250 Mio. €**



### **3. Vor- und Nachteile beider Varianten - Aufbau der Hochstraße 1:1 -**

- hohe Geschwindigkeiten für Durchgangsverkehr (70 km/h)
- weitgehend unbehinderter Verkehrsfluss, insb. für den täglichen Pendlerverkehr
- Erhalt des etablierten und bisher bereits stadtbildprägenden Straßentyps in Ludwigshafen
- geringe Eingriff in bestehende Gebäude- und Flächenstrukturen
- weitestgehende Lärm- und Abgasvermeidung für die Bürger
- kaum Veränderung zur heutigen städtebaulichen Situation



### **3. Vor- und Nachteile beider Varianten - Aufbau der Hochstraße 1:1 -**

- kaum Verbesserung der Flächennutzbarkeit entlang der Hochstraße
- hohe laufende Kosten für Betrieb und Unterhaltung
- zahlreiche Angsträume für Fußgänger und Radfahrer durch Unterquerung der Hochstraße
- Trennwirkung der Stadt (Nord-Süd)
- großflächig ungenutzte Bereiche im direkten Umfeld
- optische u. funktionale Trennwirkung
- fehlende Wahrnehmung der Stadt



optische u.  
funktionale  
Trennwirkung der  
Stadt LU





### **3. Vor- und Nachteile beider Varianten - ebenerdige Stadtstraße -**

- neue Entwicklungsmöglichkeiten
- Flächengewinne
- Kürzere Bauzeit im Vergleich zum 1:1 Neuaufbau
- geringere Kosten für Bau und Wartung
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt, Hemshof und Weststadt
- bietet erstmalig Chance auf ein Zusammenwachsen der unterschiedlichen Stadtbereiche
- „normale“ Querbarkeit für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV



### **3. Vor- und Nachteile beider Varianten - ebenerdige Stadtstraße -**

- Umsetzbarkeit – große Eingriffe in Güterbahnhof und in Parkdecks des Rathaus-Centers
- Tieferlegung BASF-Gleis und StraB-Gleis am nördlichen Brückenkopf
- Anpassung Rheinuferstr./ Rathaus-Center/ Gleise erforderlich



## Anpassung des Rathaus-Centers





### **3. Vor- und Nachteile beider Varianten - ebenerdige Stadtstraße -**

- Umsetzbarkeit – große Eingriffe in Güterbahnhof und in Parkdecks des Rathaus-Centers
- Tieferlegung BASF-Gleis und StraB-Gleis am nördlichen Brückenkopf
- Anpassung Rheinuferstr./ Rathaus-Center/ Gleise erforderlich
- niedrigere Reisegeschwindigkeiten durch Ampel- und Kreuzungssituationen (statt wie bisher 70 km/h nur noch 50 km/h)
- keine kreuzungsfreie Querung für Fußgänger und Radfahrer mehr gegeben
- höhere Lärm- und Abgasbelastung durch täglichen Verkehrsfluss für die direkt betroffenen Anlieger
- evtl. Bau von Lärmschutzwällen innerhalb der Stadt



### 3. Vor- und Nachteile beider Varianten

- direkter Vergleich Geschwindigkeit und Durchlässigkeit -

Ist-Situation



Optimierte Hochstraße



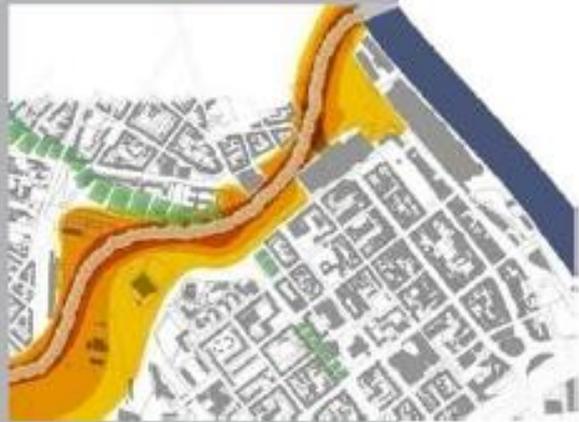
Ebenerdige Stadtstraße





### 3. Vor- und Nachteile beider Varianten - direkter Vergleich Lärm und Schadstoffbelastung -

Ist-Situation



Optimierte Hochstraße



Ebenerdige Stadtstraße





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Haben Sie noch Fragen?**

[www.ig-wrl.de](http://www.ig-wrl.de)

[www.spd-nord-west.de](http://www.spd-nord-west.de)

<https://www.facebook.com/pages/SPD-Ludwigshafen-Nord-West/581773901833867?ref=hl>

**Quellen:**

**Stadt Ludwigshafen, Bürgerforum zur Hochstraßenerneuerung vom 13.05.2013**

**Bürgerforum vom 19.01.2012 - FIRU mbH & R+T**