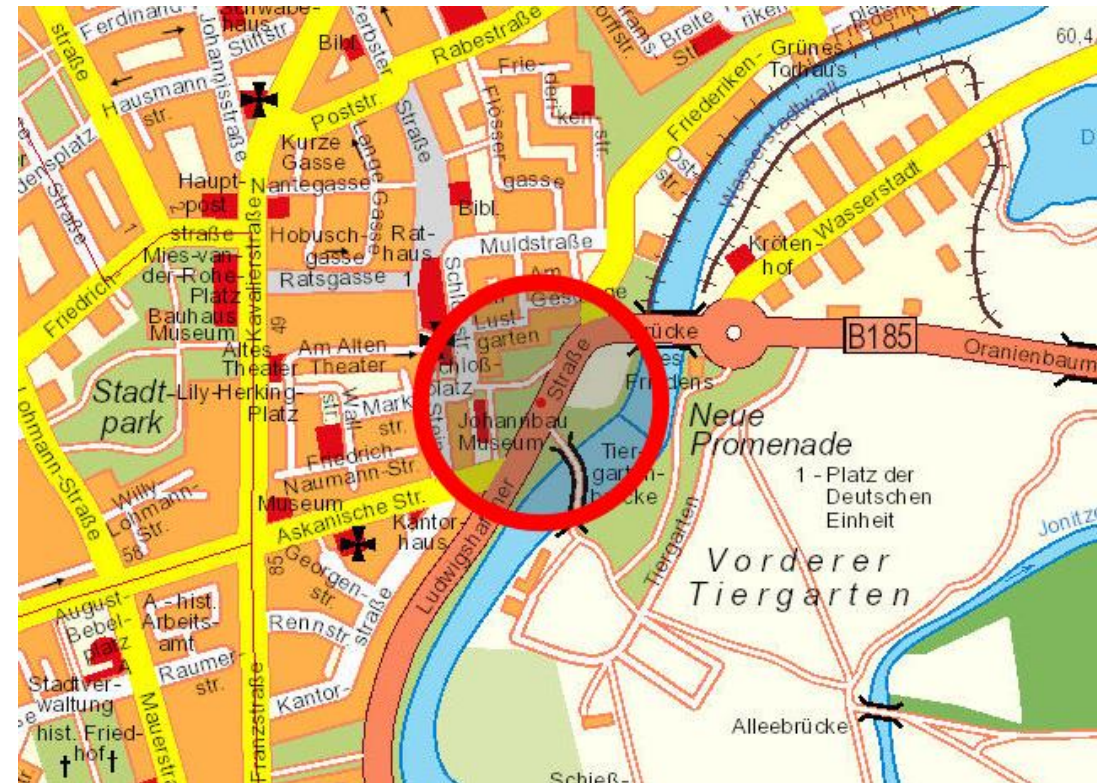


Ausschuss für Bauwesen, Stadtentwicklung, Verkehr und Umwelt

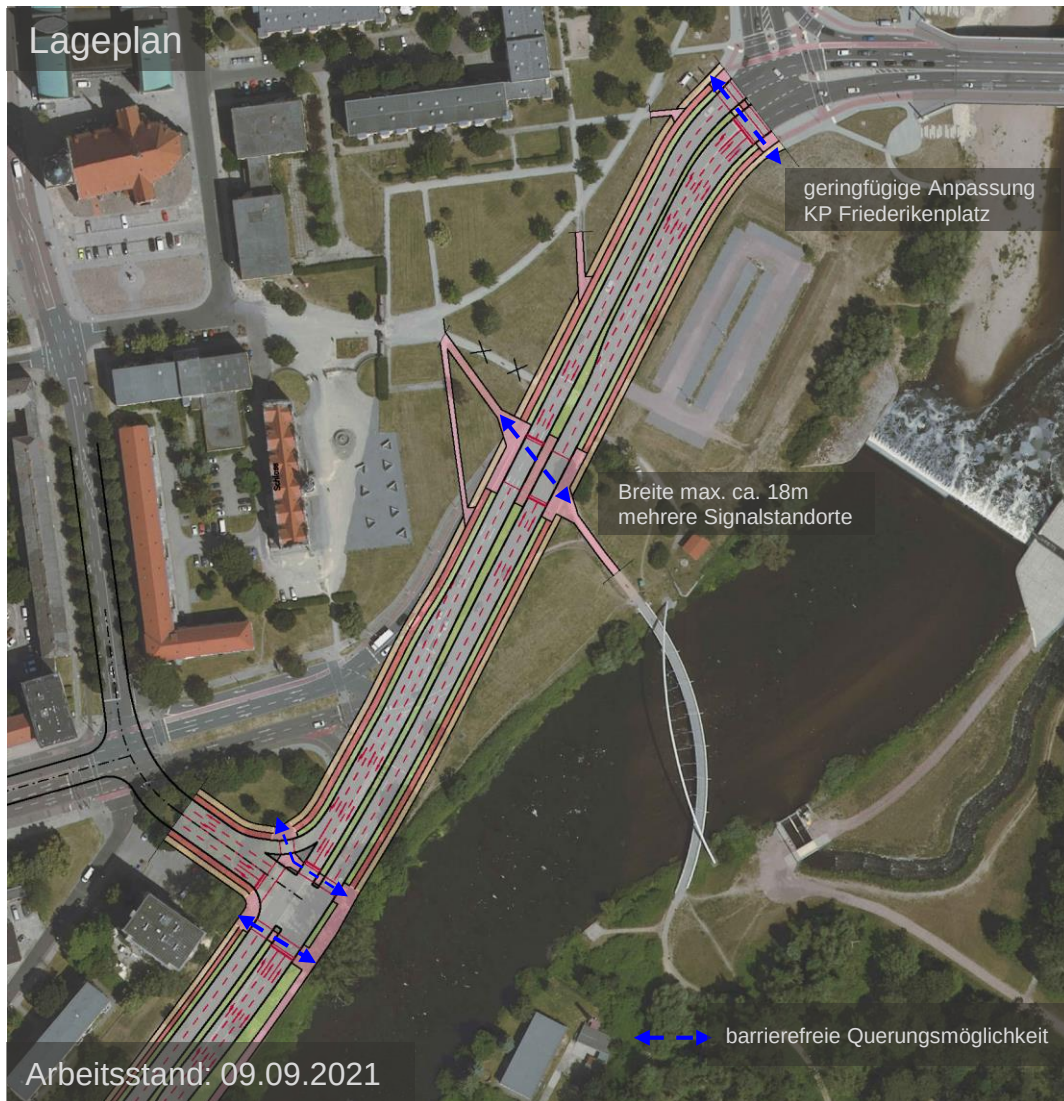
09. September 2021

**Machbarkeitsstudie zum Umbau
der Ludwigshafener Straße/
Stadteingang Ost**

**Information zum Sachstand
(Zwischenbericht zum Arbeitsstand
09/2021)**



Variante 1: niveaugleiche Querung



Veranlassung:

- Masterplan Übergangslösung
- kostengünstig

Beschreibung:

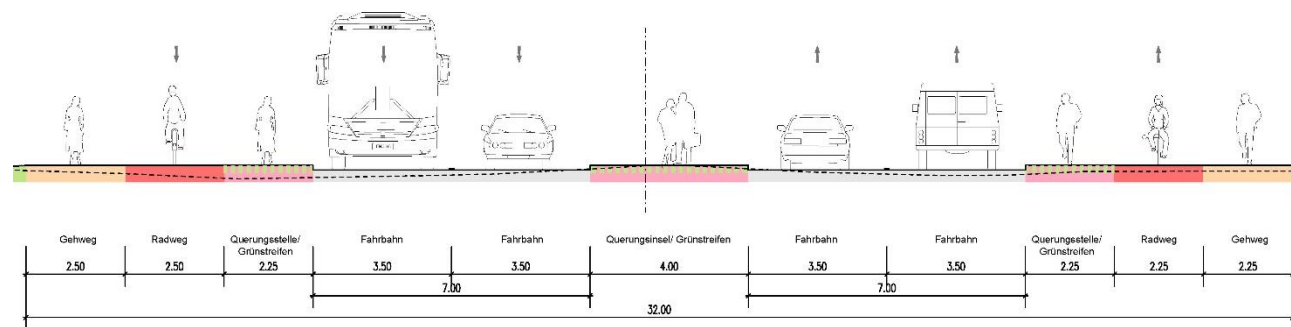
- Überquerungsbreite ca. 18 m bei mehreren LSA
- unveränderte Flächenverteilung

Auswirkung:

- zeitnahe geringfügige Standortverbesserung
- Trennwirkung bleibt erhalten
- Nutzung des ehemaligen Schlossgrundrisses nicht möglich

Fazit:

- technisch umsetzbar, Bestandteil der weiteren Abwägung,
- Trennung der Maßnahme „Knoten Steinstraße/ Askanische Straße“ und „Ludwigshafener Straße – überbreiter Übergang und Ausbau Rad-Gehweg“

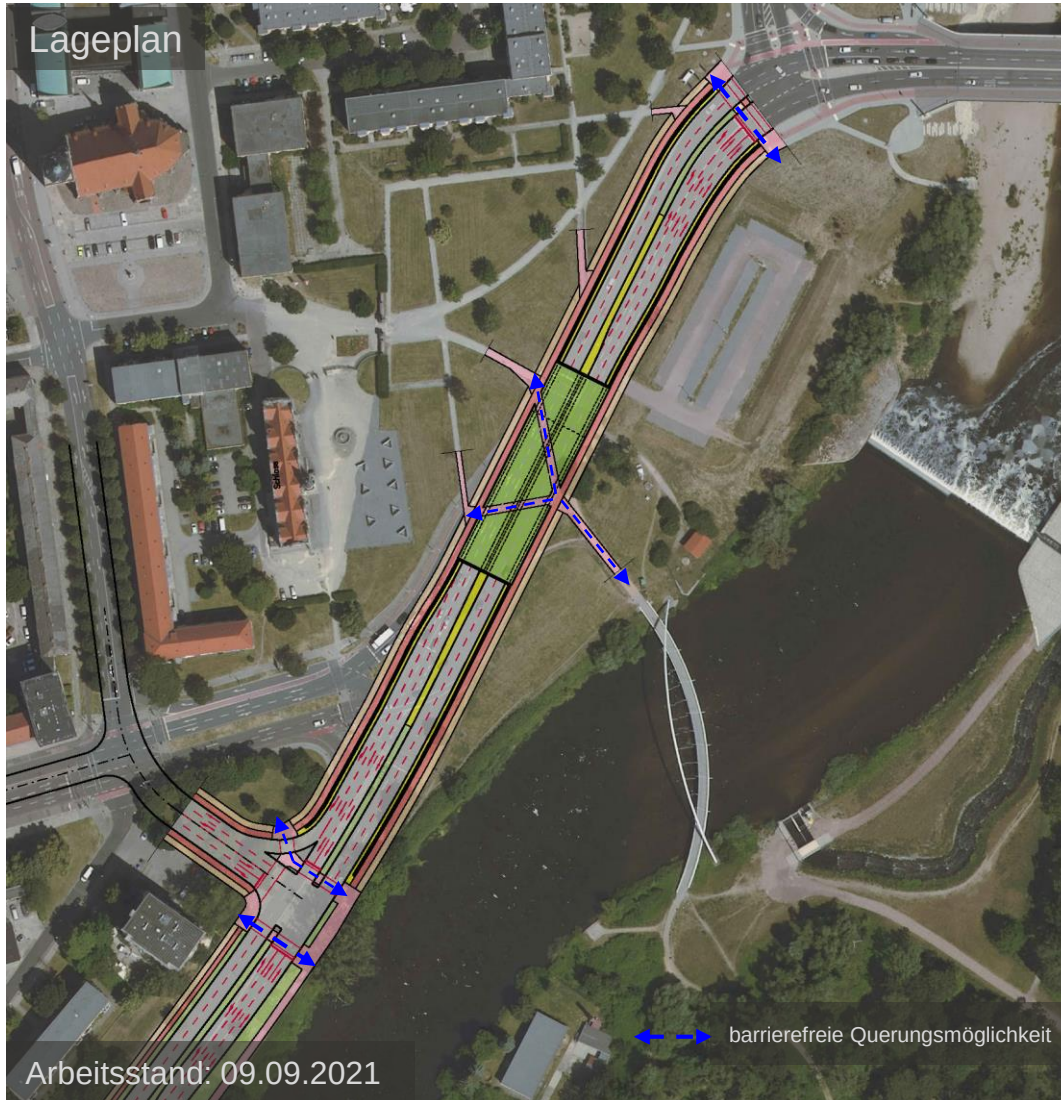


Kostenermittlung

Grobkostenschätzung (Brutto)

		Variante 1	Variante 2	Variante 5	Variante 7			
		Grundhafter Ausbau im Bestand	Tunnel < 80m, gerade Führung	Tunnel 167m, teilabgesenkt ("Deich"), gerade Führung	Tunnel 188m, teilabgesenkt ("Deich"), leicht geschwungene Führung			
		in Euro						
Gesamtkosten Bau		2.617.400 € *	26.153.400 €	28.006.800 €	29.632.600€			
<i>davon</i>								
<i>Anteil Knoten Steinstr./</i>								
<i>Askanische Str.</i>		1.127.500 €						
Anmerkungen:								
- Der Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes wurde für Ingenieurbauten berücksichtigt mit 20% Preissteigerung 2016-2021, weitere Preissteigerung bis zur Umsetzung der Maßnahme sind wahrscheinlich.								
- Nicht enthalten sind Kosten für Schadstoffentsorgung, Flächensondierung auf Kampfmittel, Lärmschutzmaßnahmen, Behelfsumfahrung; Planungskosten; Kosten zur Herstellung des Planungsrechts								
* Variante 1 mit Knotenausbau Steinstraße/Askanische Straße								

Variante 2: Grünbrücke ≤ 80 m



Veranlassung:

- LAGA 2022

Beschreibung:

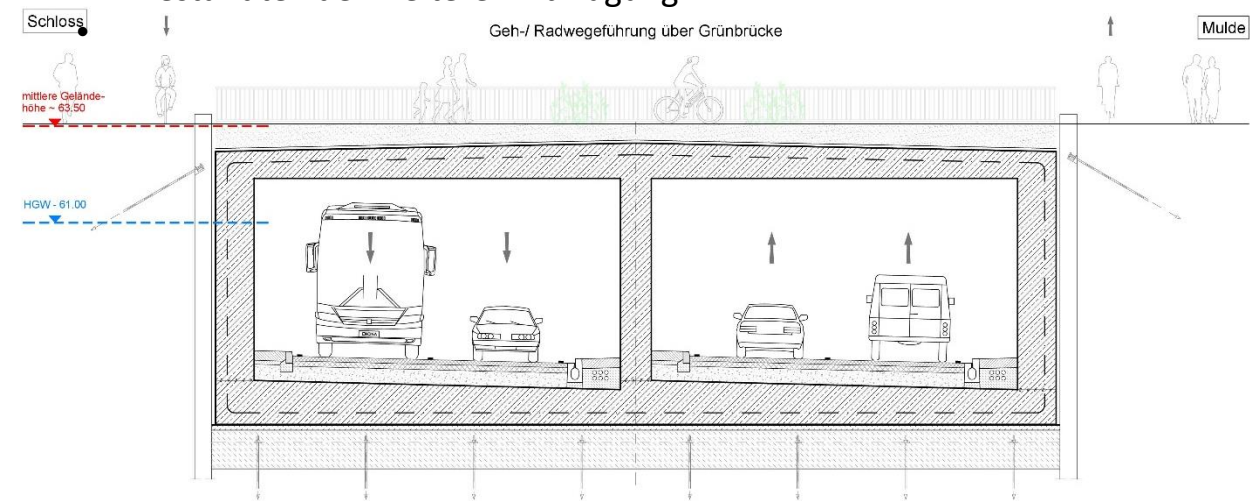
- Überdeckungslänge ≤ 80 m, bei einer Gesamtlänge von ca. 315 m

Auswirkung:

- Nutzung des ehemaligen Schlossgrundrisses ohne aufwändige technische Lösung nicht möglich
- Verhältnis notwendige Rampenlänge zur erzielbarer Überdeckungslänge ungünstig (Anteil Überdeckung zu Ingenieurbauwerk 25%)

Fazit:

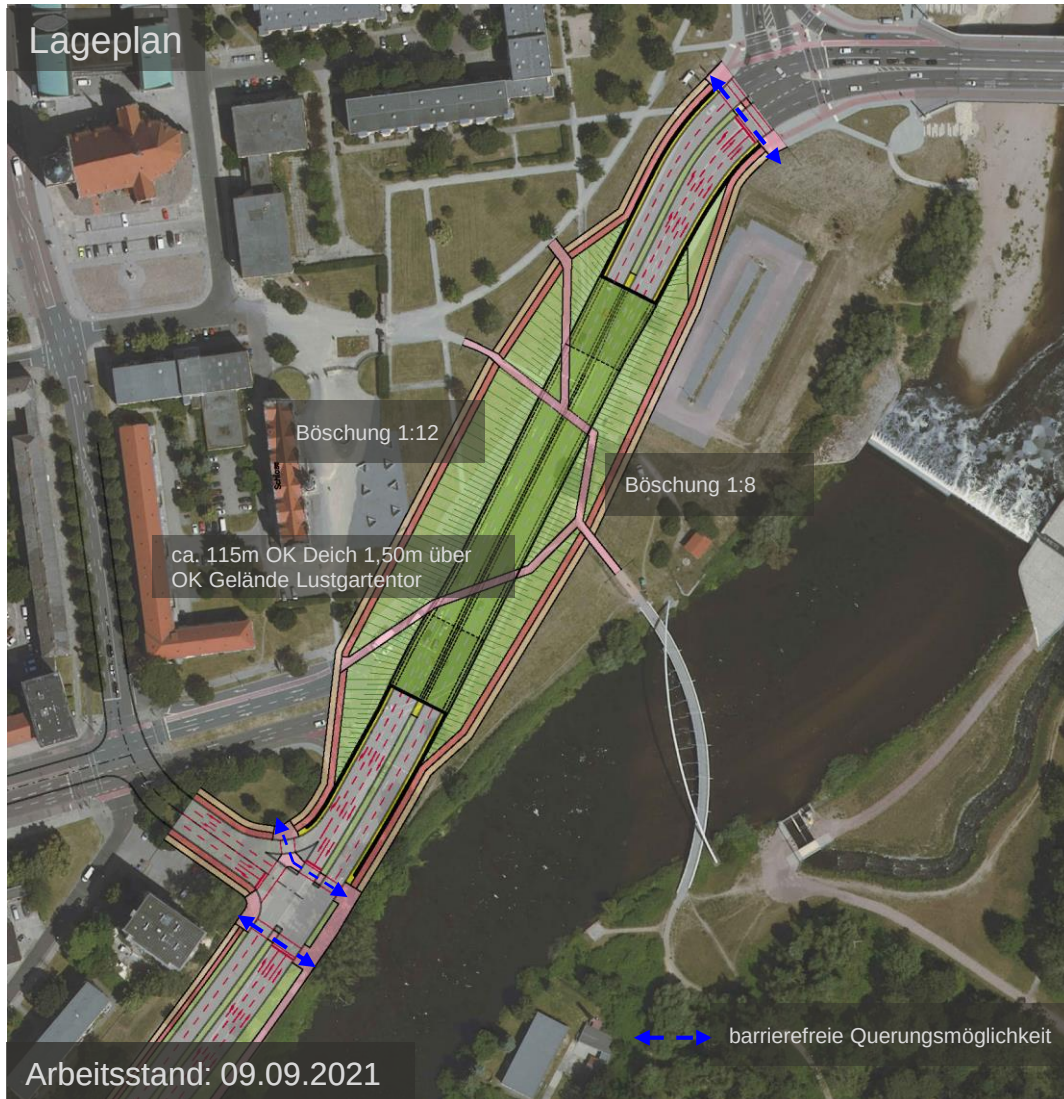
- technisch umsetzbar nur mit Knotenumbau Steinstraße/ Askanische Straße; Bestandteil der weiteren Abwägung



Anlage 2
zur Niederschrift BauA 09.09.2021

Variante 5: Deichbauwerk/ Tunnel

$L \leq 315 \text{ m}$



Veranlassung:

- „Anhebung“ Bauwerk → größere Überdeckungslänge durch kürzere Rampenbauwerke

Beschreibung:

- max. Überdeckungslänge ca. 167 m bei einer Gesamtlänge von ca. 315 m
- ansprechende Grünverbindung Innenstadt/ Muldeufer
- „Sichtfenster“ mit +1,50m über OK Gelände Lustgartentor

Auswirkung:

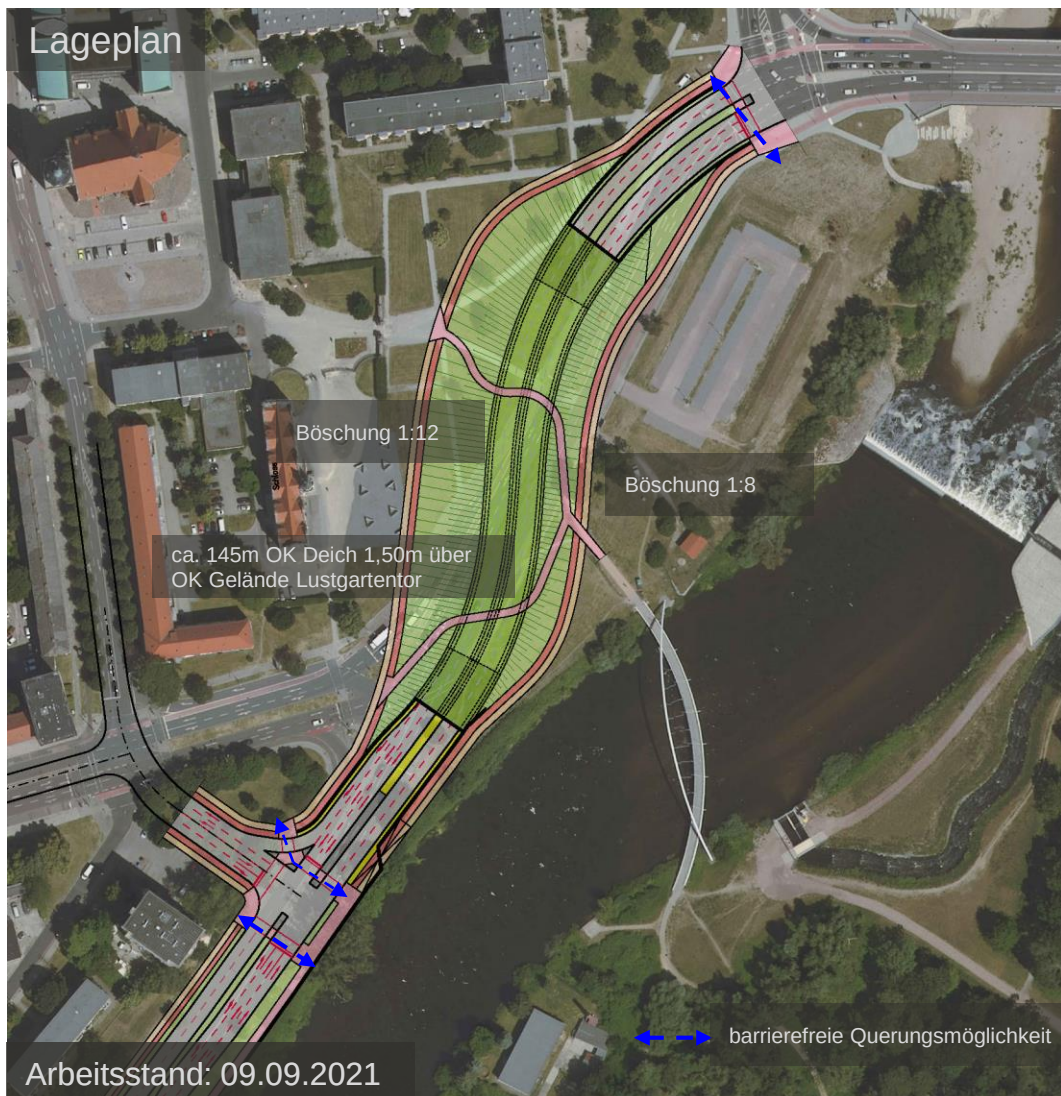
- sehr geringer Eingriff in den Friederikenplatz
- max. Anteil Überdeckungslänge am gesamten Ingenieurbauwerk ca. 53 %
- keine Nutzung des ehemaligen Schlossgrundrisses möglich
- großer Abstand Dammkrone/ Lustgartentor

Fazit:

- technisch umsetzbar nur mit Knotenumbau Steinstraße/ Askanische Straße; Bestandteil der weiteren Abwägung



Variante 7: Deichbauwerk/ Tunnel mit abgeflachter S-Kurve $L \leq 325$ m



Veranlassung:

- „Anhebung“ Bauwerk → größere Überdeckungslänge durch kürzere Rampenbauwerke

Beschreibung:

- max. Überdeckungslänge ca. 188 m bei einer Gesamtlänge von ca. 325 m
- ansprechende Grünverbindung Innenstadt/ Muldeufer
- „Sichtfenster“ mit +1,50m über OK Gelände Lustgartentor

Auswirkung:

- sehr geringer Eingriff in den Friederikenplatz
- max. Anteil Überdeckungslänge am gesamten Ingenieurbauwerk ca. 58 %
- keine Nutzung des ehemaligen Schlossgrundrisses möglich
- verringertes Abstand Dammkrone/ Lustgartentor

Fazit:

- nur mit Knotenumbau Steinstraße/ Askanische Straße, Bestandteil der weiteren Abwägung

