

Vortrag Dr. Stefan Mörz zum Bürgerforum am 19. Januar 2012

Eine der ersten Wirkungen des Hochstraßenkonzepts auf Ludwigshafen war ein kleiner Heiratsboom im Jahr 1957. Da eine ganze Straße mit vielen Wohnungen unter der neuen Hochstraße Süd verschwinden sollte und den dortigen Familien sofort neue Wohnungen versprochen wurden – im Zeitalter der Wohnungsnot ein attraktives Angebot, zogen viele Anwohner ihre Familiengründungspläne vor. Diese Geschichte wurde in der „Bunten“ unter dem Titel „In Ludwigshafen ist der Bauteufel los“ veröffentlicht. Sie zeigt gleich mehrere Facetten des Hochstraßenbaus in unserer Stadt: Die ungeheure, auch überregionale Publizität, die er erregte – und die tiefen Eingriffe in den bestehenden Stadtkörper, die er mit sich brachte.

Seine Ursache hatte das Hochstraßenkonzept im „Wirtschaftswunder“ und der damit einhergehenden Massenmotorisierung, die dem Vorbild der USA folgte. Die Zahl der PKW in Ludwigshafen wuchs von 1527 im Jahr 1950 über 14000 zehn Jahre später und 46000 im Jahr 1971 bis auf fast 75000 in der Gegenwart. Dazu kam der stetig wachsende industrielle Straßenverkehr – vor allem der BASF – und die Pendler, deren Zahl durch die „Stadtflucht“ seit den sechziger Jahren immens wuchs. Auch heute ist der Straßenverkehr noch ein gewaltiges Problem, auch wenn die Renaissance der Schiene für den Personen- und Güterverkehr seit den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts zu einer Begrenzung der Zuwächse geführt hat.

Der Vater des Ludwigshafener Hochstraßensystems ist Prof. Max Erich Feuchtinger, einer der Pioniere der deutschen Verkehrswissenschaft. Nachdem die Stadt Ludwigshafen schon in ihrem „Generalbebauungsplan“ des Jahres 1949 die Verbreiterung einiger Hauptverkehrsstraßen vorgesehen hatte – wozu damals besonders die Bismarck- und Ludwigstraße gehörten, erarbeitete Feuchtinger aufgrund von Verkehrszählungen ein Zukunftskonzept für den Verkehr. Damit war Ludwigshafen eine der ersten deutschen Städte, die moderne verkehrswissenschaftliche Methoden als Grundlage für ihre Entwicklung nutzten.

Feuchtingers Ergebnisse waren eindeutig: der Straßenverkehr würde weiter massiv wachsen. Die Masse des Verkehrs durch die Stadt war Durchgangsverkehr in Richtung Pfalz bzw. „Kurpfalz“. Um den Verkehrsfluss zu sichern, sollte die bestehende Rheinbrücke ausgebaut und durch zwei weitere ergänzt werden. Der Durchgangsverkehr sollte angesichts der Enge der Innenstadt auf einer „zweiten Ebene“, d.h. auf Hochstraßen, zu den Brücken geleitet werden. Vorbilder waren Straßensysteme in den USA, obwohl Feuchtinger auch feststellte: „Man muss Amerika kopieren, nicht kopieren“. Jenseits der Innenstadt sollten Umgehungsstraßen die Stadtteile entlasten und große Querstraßen die zu den Rheinbrücken führenden Bundesstraßen „auffangen“. Die Industrie, allen voran die BASF, unterstützte den Ausbau des Verkehrssystems, der für sie eine Standort- und Existenzfrage war, und übte gelegentlich auch deutlich Druck auf die politischen Entscheidungsträger aus, die Realisierung der Projekte zu beschleunigen.

Im Juli 1959 wurden die erweiterte Rheinbrücke und das erste Stück der Hochstraße bis zur Heinigstraße in Anwesenheit des Bundesverkehrsministers eingeweiht. „Ludwigshafen weist in die Zukunft“, betonte dieser, denn hier handelte es sich um die erste Hochstraße dieser Art in ganz Europa. In den folgenden Monaten bestaunten britische und französische Fachleute „Ludwigshafens neues Prunkstück, ein Meisterwerk moderner Technik“, wie es in einer zeitgenössischen Publikation

hieß. sthetische Fotoserien rückten das Bauwerk mit seinen neuartigen, gleichsam in Gewölbe auskragenden „Pilzsttzen“ ins rechte Licht, und noch 1971 betonte man in einem Film des SWF, das die Ludwigshafener ihre Hochstraße so liebten wie die Speyerer ihren Dom. Die Baukosten betragen 24 Millionen Mark, bei einem damaligen Gesamt-Verwaltungshaushalt von 94 Millionen.

Die nördliche Hochstraße und die Nordbrcke waren zuerst nur für den Stadtverkehr vorgesehen gewesen, da der Kopfbahnhof dort „im Weg lag“ und man das alte Viadukt von 1890 nicht ersatzlos abreißen, sondern nur durch eine stark vergrößerte Version ersetzen konnte. Der Verkehr sollte dann auf einer Hochstraße über der Heinigstrae – auf deren breitem Mittelstraen die Stützen dieses Bauwerks stehen sollten – zur südlichen Hochstraße geleitet werden.

Die 1960 beschlossene Verlegung des Hauptbahnhofs und der Ausbau der Bundesfernstraßen rund um Ludwigshafen – u.a. die A 61, die B 9 und die spätere A 650 Richtung Bad Dürkheim – eröffneten dann neue Planungschancen. Nunmehr sollten beide Brücken gleichwertig für den regionalen Verkehr ausgebaut werden, und die nördliche Hochstraße, wie es dann auch geschah, ebenso wie die südliche Hochstraße in die A 650 übergehen. In der Folge entstand als Fortsetzung der südlichen Hochstraße mit einem Aufwand von 102 Millionen Mark die Hochstraße West mit der Pylonbrcke, die zusammen mit dem neuen Hauptbahnhof 1969 eingeweiht wurde. Der Pylon wurde bald zu einem Wahrzeichen der Stadt, das auch die 1972 neu gegründete Freimaurerloge „Pylon zur Leuchte am Rhein“ zum Symbol erwählte.

1971 kaufte die Stadt das Gelände des alten Bahnhofs für stolze 57 Millionen DM, das bis dahin größte Grundstücksgeschäft der Verwaltung. Auf dem Gelände sollte nicht nur die nördliche Hochstraße entstehen, sondern auch die Stadtteile Mitte und Hemshof verbindende Anlagen, unter anderem das Rathaus-Center. Die Nord-(Kurt-Schumacher-) Brücke wurde 1972 eingeweiht, das Rathaus-Center 1979.

Derweil entstand in den Jahren 1970 bis 1981 die nördliche Hochstraße, deren Kosten sich auf 135 Millionen Mark beliefen, wobei Bund und Land zwischen 75 und 85 % der Kosten trugen. Der Bauunterhalt verblieb freilich bei der Stadt.

Schon in den 1980ern wurde die erste Sanierung der südlichen Hochstraße nötig, gefolgt von einer weiteren Sanierungsphase in den 1990ern, die auch den Pylon miteinbezog. Rund 100 Millionen Mark flossen in diese Maßnahmen.

Die Haltung zu den Hochstraßen stellte sich nach dem Abklingen der ersten Euphorie und im Zeichen der seit den siebziger Jahren wachsenden Umweltdiskussion durchaus differenziert dar. Allgemein wurden die technische Ausführung der Straßen und der reibungslose Verkehrsfluss gelobt, der weit besser war als in vielen anderen deutschen Ballungszentren. Man komme schnell in die Einkaufsstadt Ludwigshafen. Gerade dies sahen jedoch andere Beobachter kritisch. Man fahre schnell über die Einkaufsstadt Ludwigshafen hinweg – nach Mannheim. Ähnlich zwiesptig fiel das Urteil über die Verkehrsberuhigung und die Fußgängerzonen in der Innenstadt aus: Lärm und Gestank waren aus der Innenstadt verbannt – aber auch der BASF-Werksverkehr mit seinen potentiellen Kunden. Immer wieder wurde das Parkplatzangebot unter den Hochstraßen gelobt.

Doch schon 1980, bei der Eröffnung der nördlichen Hochstraße, stellte ein Pressebericht kritisch fest: „Ergriffenheit lösen die Ludwigshafener Hochstraßen beim Betrachter nicht aus“. Sie seien „eine städtebauliche Hypothek in hohem Maß“, beschatteten in weitem Umkreis ihre Umgebung und zerschnitten die Stadt. Als 1986 Pläne zur Begrünung des Areals unter der südlichen Hochstraße erwogen wurden, bekannte einer ihrer Planer, dort herrsche eine Atmosphäre wie in einem Durbridge-Krimi. Es sei ein „Unort“, Zuflucht für dunkles Gesindel und Verbrechen.

1999 beschrieb die Zeitung „Die Rheinpfalz“ die „skurrile“ Stimmung unter den Hochstraßen, die die Innenstadt wie eine „durchlässige Stadtmauer“ umgäben.

Im neuen Jahrtausend rückten die Kosten für die nötigen Sanierungen der Hochstraßen in den Mittelpunkt der Diskussion. In diesem Zusammenhang titelte BILD Rhein-Neckar 2004: „Reißt die Hochstraßen ab“. Doch auch hier wurde nicht nur das Geld erwähnt. Es ging auch um die städtebauliche Qualität der Straßen. Die Debatte bleibt spannend, doch es bleibt auch wahr, was der Beobachter des Jahres 1980 fast resignierend festgestellt hatte: die regionale Vernetzung und industrielle Potenz der Metropolregion Rhein-Neckar machen leistungsfähige Straßen in Ludwigshafen für die Verkehrsmassen unabdingbar. Die neue Frage ist: Müssen es „Lösungen à la Los Angeles“ sein?