

V137-Erneuerung Weiche 507/508 und Kreuzung 508

Auf Grund der hohen Liegedauer (Baujahr 1962) sind die Anlagen an ihren Verschleißgrenzen angekommen. Ein weiteres Aufschiessen der Anlagen ist nicht mehr möglich. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund von Überschreitung der Grenzmaße droht. Ein sicherer Betrieb im Sinne der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) kann nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden.

V138-Gleiserneuerung Bogen Friedenspark

Auf Grund der hohen Liegedauer (Baujahr 1978) sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund Überschreitung der Grenzmaße droht.

V139-Gleiserneuerung Haltestelle Friedensstraße

Auf Grund der Liegedauer und dem erhöhten Verschleiß bei Bogenfahrten sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund Überschreitung der Grenzmaße droht.

V141-Geisverbindung Bleichstraße/Konrad-Adenauer-Brücke

Im Zuge des Abrisses der Hochstraße Nord müssen die Linienwege der Linie 6, 7 und 8 in Teilen neu konzipiert werden. Der Neubau der Geisverbindung Bleichstraße/ Konrad-Adenauer-Brücke ist unerlässlich, um einen effizienten und wirtschaftlichen Bahnbetrieb über diese Zeit anbieten zu können. Wird diese Maßnahme nicht realisiert, kommt der Bahnbetrieb im Störfall auf den verbleibenden Strecken in der Innenstadt vollständig zum Erliegen.

V152-Gleiserneuerung zw. RHB Buckel und Lorientallee

Auf Grund der hohen Liegedauer (Baujahr 1980) sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen und zeigen erhebliche Ausplatzungen auf. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund Überschreitung der Grenzmaße droht.

V164-Fahrleitung Mannheimer Tor

Die Fahrleitung muss an die neue Gleisanlage nach dem Umbau der Haltestelle Mannheimer Tor V111 angepasst werden.

V184-Elektrotechn. Ausrüstungen HBF

Die elektrotechnischen Anlagen der Haltestellentechnik sind bereits stark veraltet. Die Anlagensicherheit sowie die technische Anlagenverfügbarkeit sind nicht mehr sichergestellt. Daher ist die Erneuerung unumgänglich.

V186-Haltestellenausstattung VBL 2021

Mit der Durchführung von Investitionsmaßnahmen an Haltestellen wird gewährleistet, dass Fahrgäste ungehindert ein- und aussteigen können und durch umfangreiche Kundeninformationen Wege zu ihren Bussen und Straßenbahnen finden. Diese Kundeninformationen sind u.a. große hinterleuchtete Wegweiser, die Infos zu den Linien, Steigen, Treppenabgängen, Fahrtrichtungen usw. beinhalten. Weitere Fahrgastinformationen sind Fahrpläne, Tarifinformationen und Umgebungspläne, die in Fahrplanvitriolen und Fahrplankästen als ein Teil der Ausstattungselemente ausgehängt werden müssen. Darüber hinaus werden u.a. im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen neue Sitzgelegenheiten für unsere gehbeeinträchtigten Kunden angeschafft.

V187-Haltestellenausstattung VBL 2022

Mit der Durchführung von Investitionsmaßnahmen an Haltestellen wird gewährleistet, dass Fahrgäste ungehindert ein- und aussteigen können und durch umfangreiche Kundeninformationen Wege zu ihren Bussen und Straßenbahnen finden. Diese Kundeninformationen sind u.a. große hinterleuchtete Wegweiser, die Infos zu den Linien, Steigen, Treppenabgängen, Fahrtrichtungen usw. beinhalten. Weitere Fahrgastinformationen sind Fahrpläne, Tarifinformationen und Umgebungspläne, die in Fahrplanvitriolen und Fahrplankästen als ein Teil der Ausstattungselemente ausgehängt werden. Darüber hinaus werden u.a. im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen neue Sitzgelegenheiten für unsere gehbeeinträchtigten Kunden angeschafft.

V192-Erneuerung Konstruktionen 2022

Auf Grund der langen Liegedauer, sind die Anlagen an der Verschleißgrenze und müssen erneuert werden. Ein weiteres Instandhalten ist nicht mehr möglich. Der betriebssichere Zustand kann nicht mehr gewährleistet werden.

V201-Gleiserneuerung Wittelsbachplatz

Auf Grund der Liegedauer sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen im Bereich der Haltestelle durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund Überschreitung der Grenzmaße droht.

V202-Gleiserneuerung Frankenthaler Str.

Die bestehende Anlage aus dem Jahr 1994 ist als Spurstangengleis auf Mineralgemisch und Packlage mit Pflastereindeckung hergestellt. Durch die Mitbenutzung der Gleistrasse durch den Individualverkehr und durch die Liegedauer wurde der Unterbau erheblich in Anspruch genommen und die Lagestabilität ist nicht mehr gewährleistet. Neben den ständigen Oberflächenschäden ist durch die Instabilität der Gleisanlage ein sicherer Betrieb im Sinne der BOStrab nicht mehr dauerhaft zu gewährleisten. Eine Notwendigkeit resultiert ebenfalls aus den Arbeiten am Kanal durch die Wirtschaftsbetriebe Ludwigshafen.

V205-Elektrotechn. Ausrüstungen der Haltestelle 2022

Die Haltestellentechnik muss auf Grund der langen Betriebsdauer erneuert werden und auf den Stand der Technik gebracht werden.

V210-Gleiserneuerung Faktorhaus

Durch die sehr dichte Taktung des Straßenbahnverkehrs ist der Verschleiß sehr hoch. Verschleißgrenzwerte werden in kurzer Zeit erreicht. Eine weitere Auftragschweißung ist nicht mehr möglich. Durch das häufige Aufschiessen kommt es zu Materialermüdung und Schienenbrüchen. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund Überschreitung der Grenzmaße droht.

V211-Gleiserneuerung Sternstraße

Die Gleisanlagen sind aus den 70er Jahren. Auf Grund der langen Liegedauer und durch den Korrosionsverschleiß ist der Schienenfuß und Schienensteg erheblich geschwächt, was zwangsläufig zu einem betriebsunsicheren Zustand führt. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund fehlender Standsicherheit und Überschreiten von Grenzwerten droht.

V229-Erneuerung Weiche 813/814 und Kreuzung 813

Auf Grund der langen Liegedauer sind die Anlagen an der Verschleißgrenze und müssen erneuert werden. Ein weiteres Instandhalten ist nicht mehr möglich. Der betriebssichere Zustand kann nicht mehr gewährleistet werden.

V232-Ausstattung DFI-Light (Dynamische Fahrgastinformation) der Haltestellen 2021

Parallel zum Projektstart 2017/2018 wurden Fördermittel im Rahmen der Digitalisierungsoffensive der Bundesregierung beantragt. Im Sofortprogramm „Green City“ wurden für Digitalisierungsprojekte insgesamt 100 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Auf den 1. Fördermittelantrag mit einem bereits vorliegenden positiven Förderbescheid besteht für Ludwigshafen die Option insgesamt 40 Anzeiger anzuschaffen, die mit 60 % der zuschussfähigen Kosten förderfähig sind. Derzeit (Stand 12/2020) sind bereits 20 dieser 40 Anzeiger in Ludwigshafen installiert. Die weiteren Anzeiger können unter der Voraussetzung der Mittelzusage der VBL noch aufgestellt werden. In einem weiteren Fördermittelantrag mit einer voraussichtlichen Laufzeit bis 31.12.2021 können darüber hinaus zusätzlich 60 Anzeiger zuschussfähig angeschafft werden. Darüber hinaus können die restlichen Kosten über den ebenfalls positiv beschiedenen LGVFG-Antrag des Landes Rheinland-Pfalz zuschussfähig abgerechnet werden.

V233-Erstellung Lichtwellenverbindungen Ludwigshafen

Aufbau einer redundanten Datenverbindung, um den Ausfall der vorhandenen zu kompensieren. Ohne diese Maßnahme kann z.B. die Kommunikation zwischen Zusicherungsanlage und Betriebsleitstelle nicht gewährleistet werden.

V235-Elektro-/Wasserstoff-Ladeinfrastruktur

Die Strategie der rnv sieht vor, alle Busse auf einen alternativen, emissionsfreien Antrieb umzustellen. Diese Strategie beruht auf dem Green-City Masterplan, den auch die Stadt Ludwigshafen mit ausgearbeitet hat. Das Projekt rnv H-Bus bietet die Möglichkeit, diese Umstellung einen Schritt weiter voranzubringen. Auch werden in diesem Projekt erste Erfahrungen mit Wasserstoffbussen erzielt. So kann in zukünftigen Projekten darauf zurückgegriffen werden und es besteht die Möglichkeit, zukünftig reine Wasserstoffbusse ohne entsprechende Batterien zu betreiben, soweit die Erfahrungen mit dem Treibstoff Wasserstoff positiv ausfallen. Für die Beschaffung der 8 Wasserstoff-Elektrobuse besteht bereits eine Förderzusage im Rahmen des Förderaufrufes HyPerformer des BWMI. Die beantragte Fördersumme für diese Busse beträgt 1.920.000 €. Sollte die Erweiterung der Ladeinfrastruktur nicht umgesetzt werden, so können diese Busse nicht wie geplant im Betrieb eingesetzt werden, da für die Ladung während der nächtlichen Abstellung nicht genügend Ladepunkte zur Verfügung stehen würden.

V240-Objektschutzanlage Elektrisches Stellwerk

Die Maßnahme ist notwendig, um sicherheitskritische Infrastruktur wie die beiden Stellwerke Rathaus und Hauptbahnhof vor nicht autorisiertem Zugriff zu schützen und somit ungewollte Fremdmanipulationen oder Ausfälle zu verhindern.

Bei einem Ausfall der Anlagen muss der Betrieb teilweise eingestellt bzw. durch aufwändigen Schienenersatzverkehr erbracht werden.

Im Fall von Manipulationen können schwere Schäden von Menschenleben oder Sachgütern entstehen.

V243-Erneuerung Lichtzeichenanlage Berliner Platz

Für die vorhandene Anlage gibt es keine Ersatzteile mehr und sie entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik.

Die Maßnahme ist notwendig, um einen sicheren Fahrbetrieb an dem Knoten zu ermöglichen. Ein Betrieb ohne die Signalanlage ist wegen der Sichteinschränkungen durch die naheliegende Bebauung nicht möglich.

V248-Notwendige Maßnahmen Gewährleistung Betriebsstabilität (Neubau von Gleiswechsel im Streckennetz)

Zur Bewältigung der zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen sowie zur Stabilisierung und Sicherstellung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Ergänzung der Schieneninfrastruktur (neue Gleiswechsel) im Stadtbahnnetz Ludwigshafen zur Erhöhung des Netzwerstandes unerlässlich.

Durch die zukünftigen Angebotsausweitungen leistet der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsentlastung (u. a. während des Neubaus der Stadtstraße City West als Ersatz für die Hochstraße Nord und des Wiederaufbaus der Hochstraße Süd) und stellt perspektivisch einen unabdingbaren Baustein zur Verkehrswende dar. Darüber hinaus wird durch die Ergänzung der Schieneninfrastruktur ein stabiler und gleichzeitig flexibler Betriebsablauf gewährleistet, was ein essenzieller Bestandteil eines starken und zukunftsfähigen ÖPNV ist.

Ohne ergänzende Infrastrukturmaßnahmen kann die Erschließungs- und Bedienqualität des ÖPNV nicht mehr sichergestellt werden. Demzufolge ergibt sich ein nicht widerstandsfähiges Verkehrsnetz gegenüber Störungen oder baustellenbedingten Sperrungen.

V249-Umbau Fahrleitung zwischen Gleichrichterunterwerk F12 und Ruthenplatz

Die Fahrleitung in diesem Bereich muss zur Sicherung der Stromversorgung verstärkt werden. Die bestehenden Maste tragen keine weiteren Lasten, daher müssen die Fahrleitungsmasten neu hergestellt werden.

V361-Trafostationen zu Ladeinfrastruktur Linienbündel Ludwigshafen

Ohne die Energieversorgung für die Ladeinfrastruktur können die im parallelen Verfahren ausgeschriebenen E-Busse nicht geladen und damit auch nicht eingesetzt werden. Sofern die Partnerstädte Mannheim und Heidelberg keine Einsatzmöglichkeiten der 15 Busse vorsehen, besteht die Gefahr von "Leerkosten" (0,9 Mio. €) im ÖPNV-Ergebnis zu Lasten der VBL/Stadt Ludwigshafen. Ferner können die formulierten Ziele (seit 2010 geltenden Immissionsgrenzwert zur Stickstoffoxidbelastung von 40 µg/ml) nicht kurzfristig eingehalten und zur weiteren Verbesserung der Luftqualität erreicht werden. Neben den monetären Risiken hinsichtlich möglicher Leerkosten und der Verlust an Fördergeldern, ist ein Imageverlust der Stadt Ludwigshafen und rnv sehr wahrscheinlich.