

# Stadtbahnlinie Friesenheim – Linie 10 Bauabschnitt Hohenzollernstraße

Kostensituation und Überlegungen zu einer Alternativplanung

# Historie

## **26.09.2005 Stadtrat**

Beschluss, dass die Schienenverkehrsanbindung des Stadtteils Friesenheim beibehalten werden soll.

## **Planungsergebnis vorgestellt**

eigenständiger Gleiskörper zwischen Marienkirche und Friesenheim

21.05.2012 Bau- und Grundstücksausschuss

22.05.2012 Bürgerinformationsveranstaltung

## **25.06.2012 Stadtrat**

Beschluss Fortführung der vorgestellten Variante

## **Nov. 2013 Planungsgespräch beim Ministerium**

Bereich Alt-Friesenheim - Gleisanlage innerhalb der Fahrbahn

Bereich Hohenzollernstraße - Eigenständiger Bahnkörper

## **31.03.2014 Bau- und Grundstücksausschuss**

Zustimmung geändertes Planungskonzept

## **07.04.2014 Stadtrat**

**Beschluss: Planungskonzept soll weitergeführt werden.**

# Historie

## **20.07.2015 Vorstellung der überarbeitete Planung**

Bau.- und Grundstücksausschuss  
Ortsbeiräten von Friesenheim  
Bürgerinformationsveranstaltung

## **14.09.2015 und am 23.09.2015 Diskussion der Planung in Anwohnerversammlungen**

## **03.03.2016 Vorstellung aktualisierte Planung in den Ortsbeiräten Friesenheim und Nord im öffentlichen Teil der Sitzung**

## **03.01.2017 Beantragung von Zuwendungen**

Ein Bewilligungsbescheid kann erst nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses und einer aktualisierten Kostenberechnung erwartet werden

## **09.06.2017 Beantragung der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens**

## **06.05.2021 Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses**

## **Juni 2021 Planfeststellungsbeschluss wird rechtskräftig.**

## **August 2021 Fertigstellung der aktualisierten Kostenberechnung**

# Kostenentwicklung

Datum	Gesamtkosten	Erwartete Zuwendungen*)	Ausbaubeiträge	Stadtanteil
<b>Jan. 2017</b> Einreichung Förderantrag	18,50 Mio. EUR	8,75 Mio. EUR	3,52 Mio. EUR	6.23 Mio. EUR
<b>Dez. 2018</b> Nachrichtl. In der Maßnahmegenehmigung des BA Alt- Friesenheim	23,48 Mio. EUR	11,10 Mio. EUR	4,40 Mio. EUR	7,98 Mio. EUR
<b>August 2021</b> Aktualisierte Kostenberechnung	35,00 Mio. EUR	14,02 Mio. EUR	10,00 Mio. EUR	10,98 Mio. EUR

\*)

# Ursachen der Kostenerhöhung

Berücksichtigung der Mehrwertsteuer:	2.200.000 EUR
Schienenersatzverkehr:	1.950.000 EUR
Fortschreibung der Kosten für Ingenieurleistungen, Projektleitung und Projektsteuerung:	4.300.000 EUR
Zusätzliche TAB-Anforderungen an die bauliche <u>Ausführung und allgemeine Baupreiserhöhung</u>	<u>3.070.000 EUR</u>
Insgesamt	11.520.000 EUR

# Auswirkungen auf das kommende Straßenausbauprogramm 2024- 2028

	<b>Planfestgestellte Variante</b>	<b>Bestandsausbau</b>
<b>Erforderliche Ausbaubeiträge Insgesamt</b>	10.000.000 EUR	4.400.000 EUR
<b>Breits im Straßenausbauprogrammen berücksichtigt</b>	5.470.000 EUR	5.470.000 EUR
<b>Erforderliche zusätzliche Ausbaubeiträge</b>	4.530.000 EUR	Keine

# Planfeststellungslösung Bauabschnitt „Hohenzollernstraße“

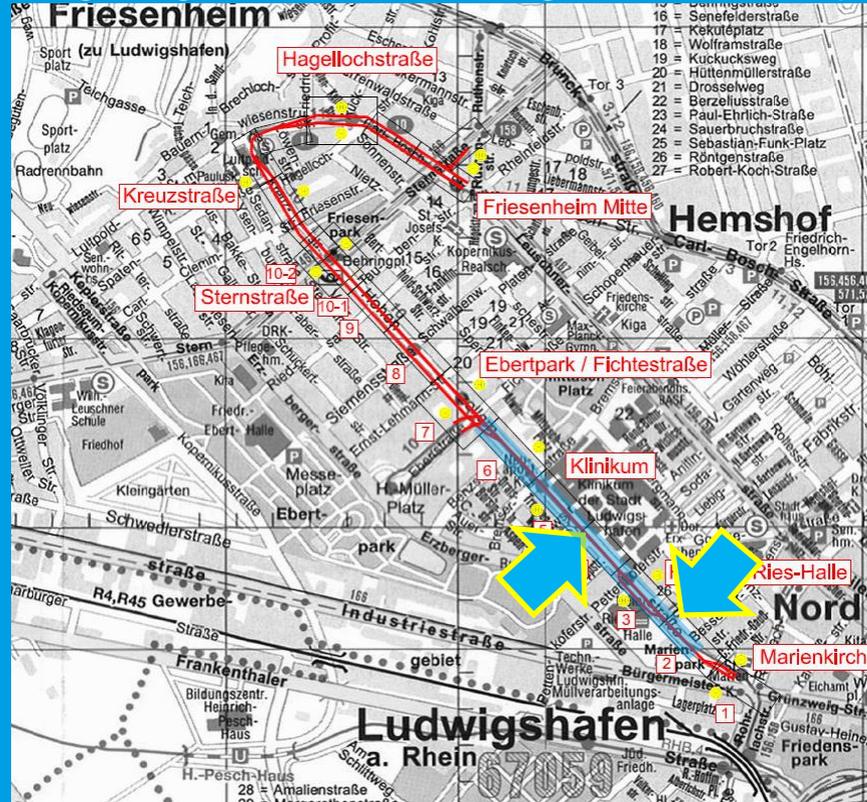


## Bauabschnitt

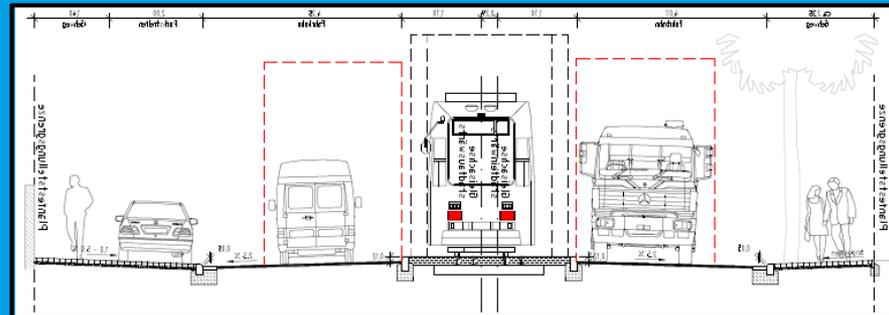
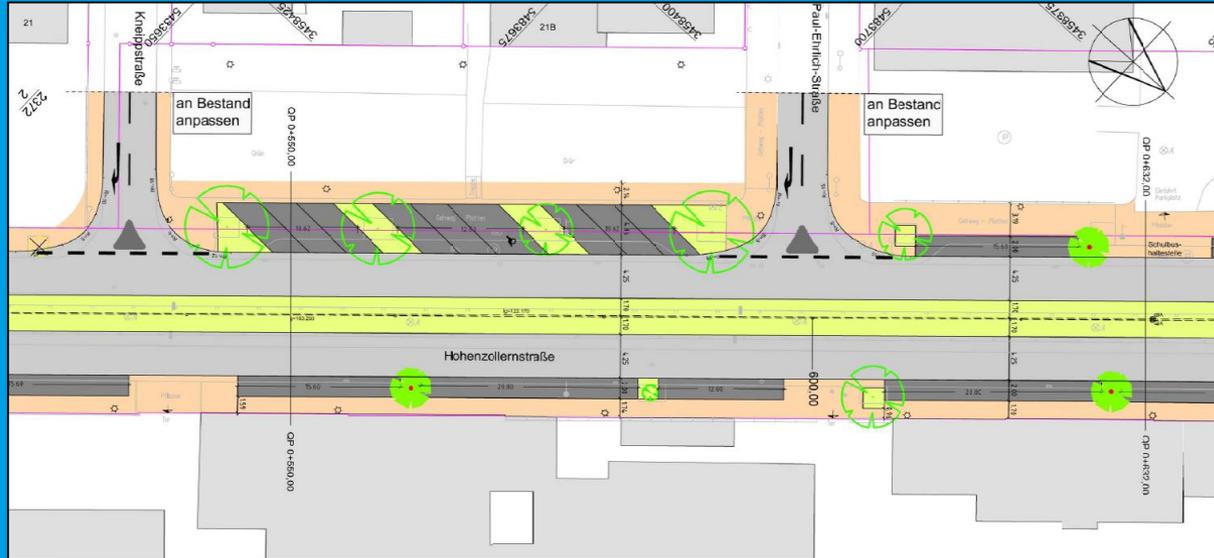
- Marienkirche bis Sternstraße
- Herstellung eines eigenen Gleiskörpers für die Stadtbahn
- Länge des Bauabschnittes 1,1 km

# Planfeststellungslösung Hohenzollernstraße

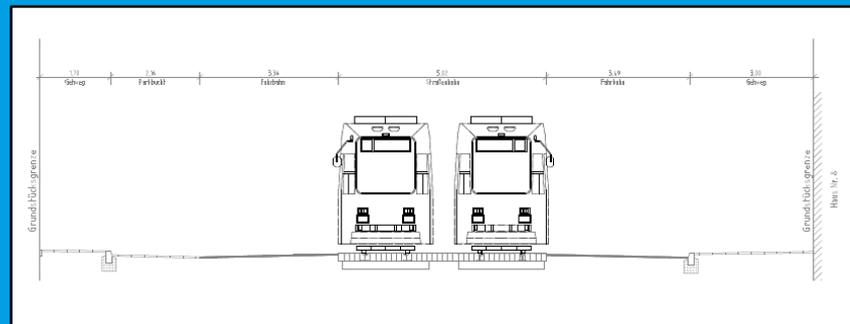
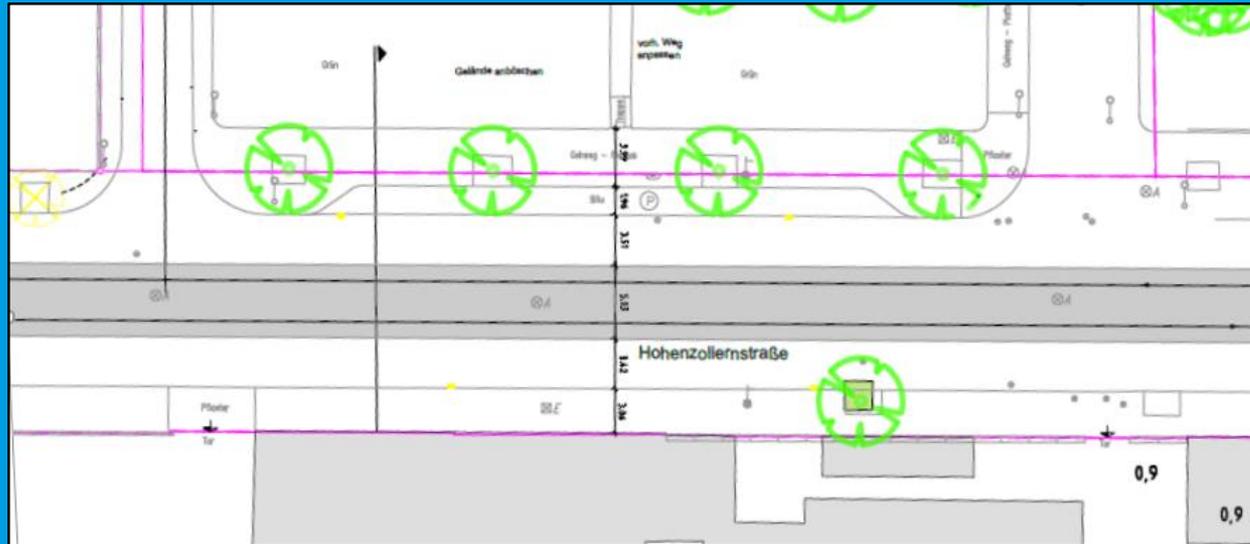
Eingleisiger Abschnitt auf eigenem Gleiskörper



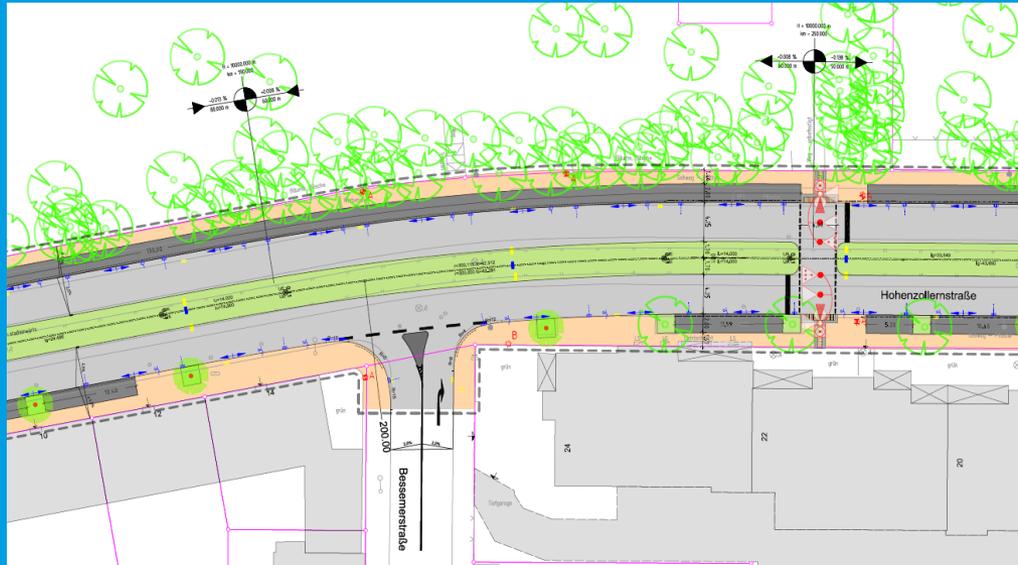
# Planfeststellungslösung Hohenzollernstraße - Beispiel eingleisiger Abschnitt auf eigenem Gleiskörper im Bereich Klinikum



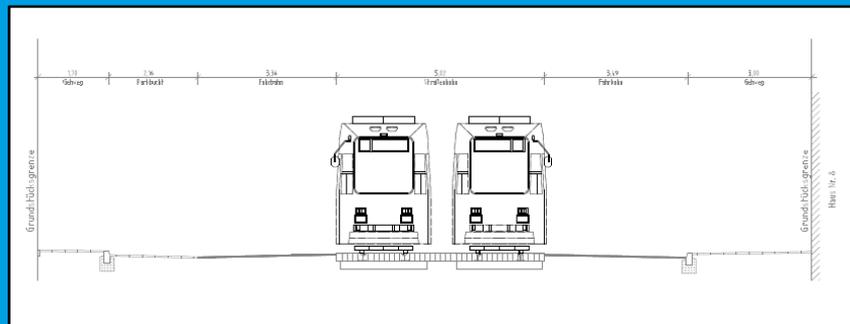
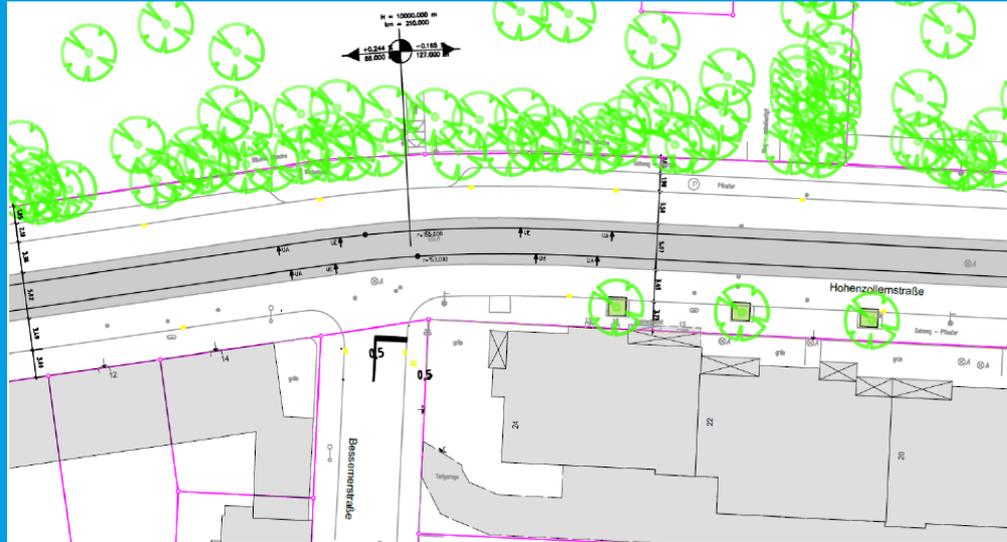
# Bestandsausbau Hohenzollernstraße – Beispiel (Im Bereich Klinikum)



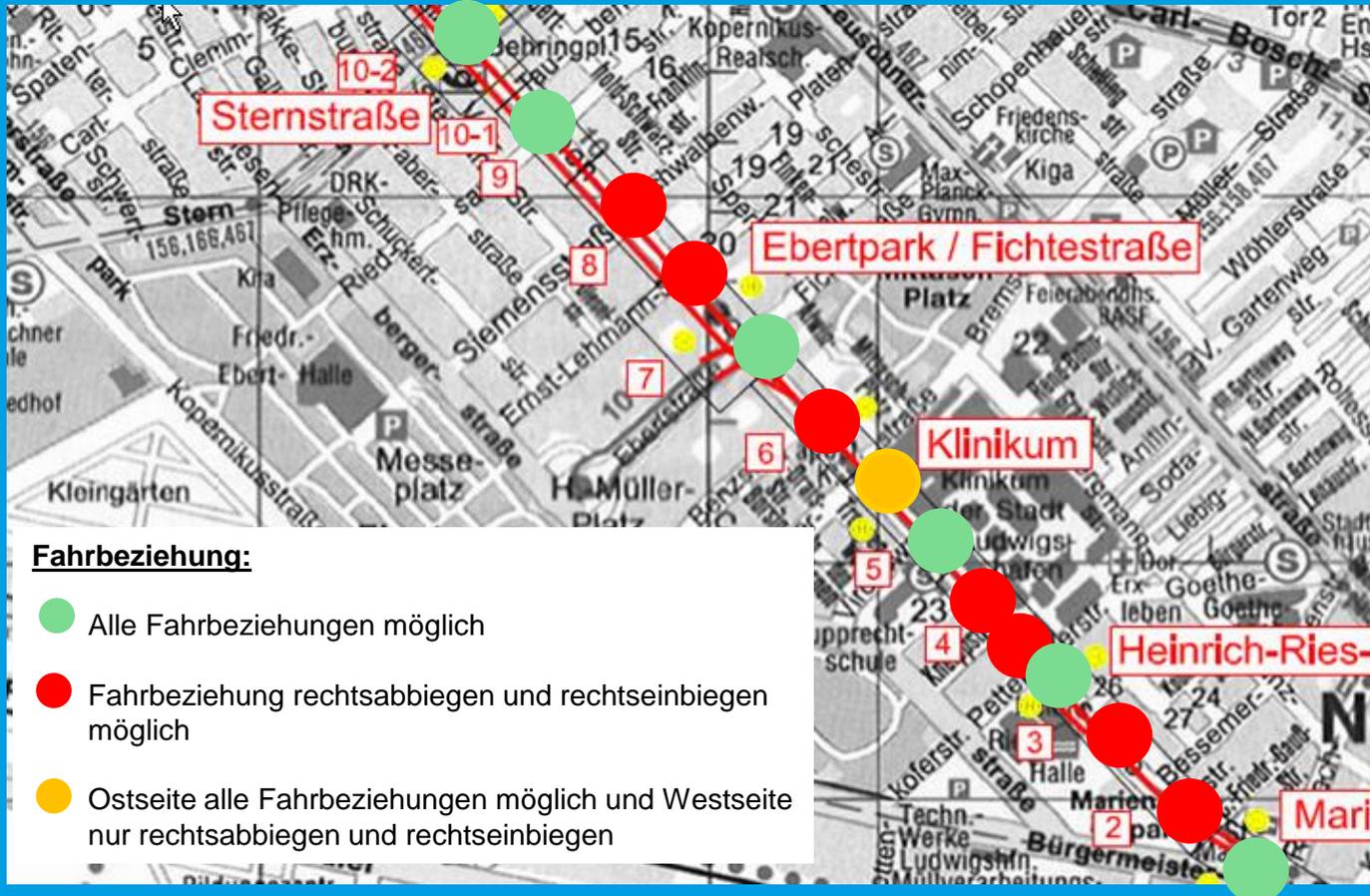
# Planfeststellungslösung Hohenzollernstraße - Beispiel eingleisiger Abschnitt auf eigenem Gleiskörper im Bessemerstraße



# Bestandsausbau Hohenzollernstraße – Beispiel (Im Bereich Bessemerstraße)

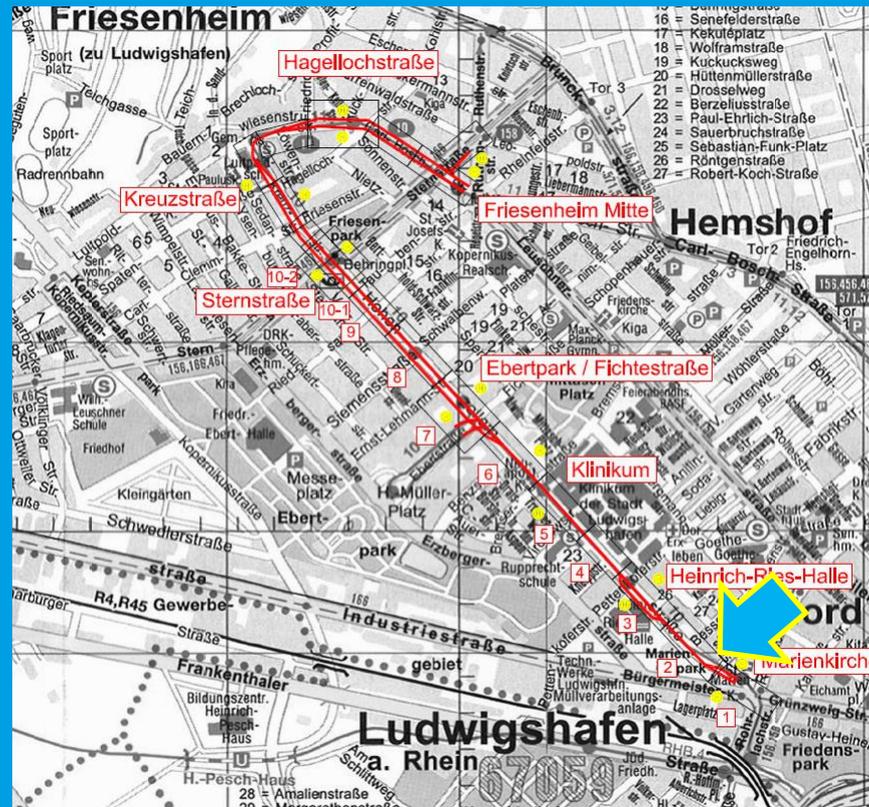


# Planfeststellungslösung Übersichtslageplan der Fahrbeziehungen in den Knotenpunktbereichen



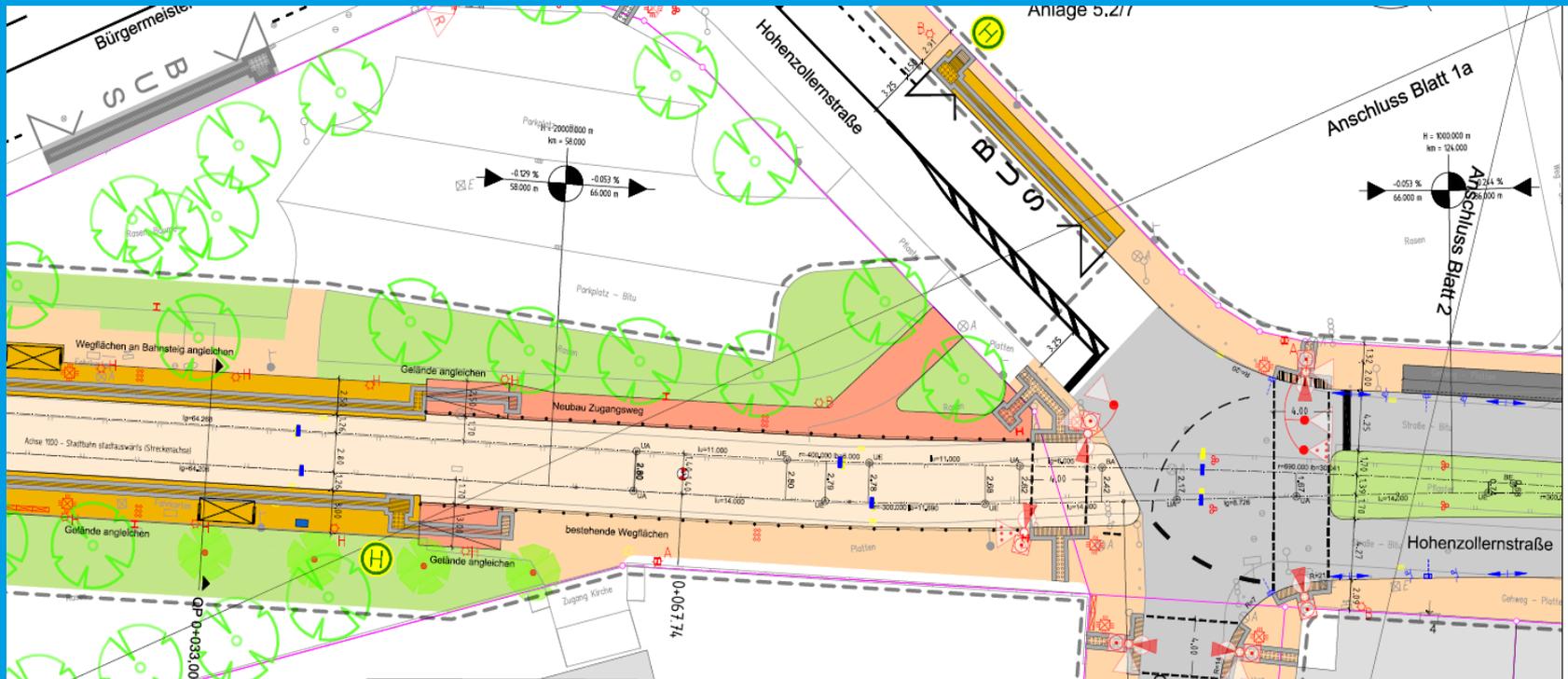
# Planfeststellungslösung

## Haltestelle: Marienkirche / Carl-Friedrich-Gauß-Str.



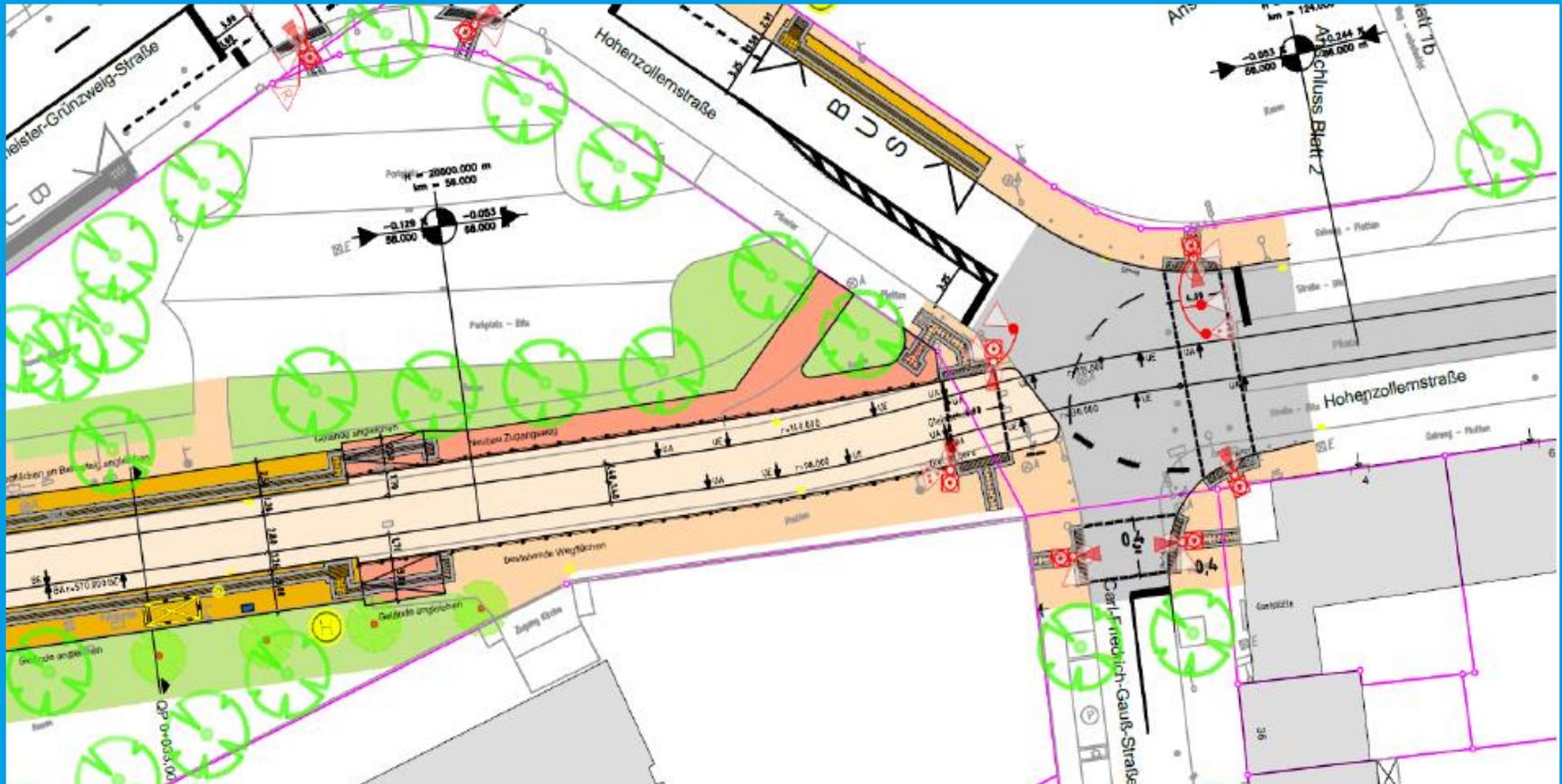
# Planfeststellungslösung

## Beispiel: Haltestelle Marienkirche / Carl-Friedrich-Gauß-Str.

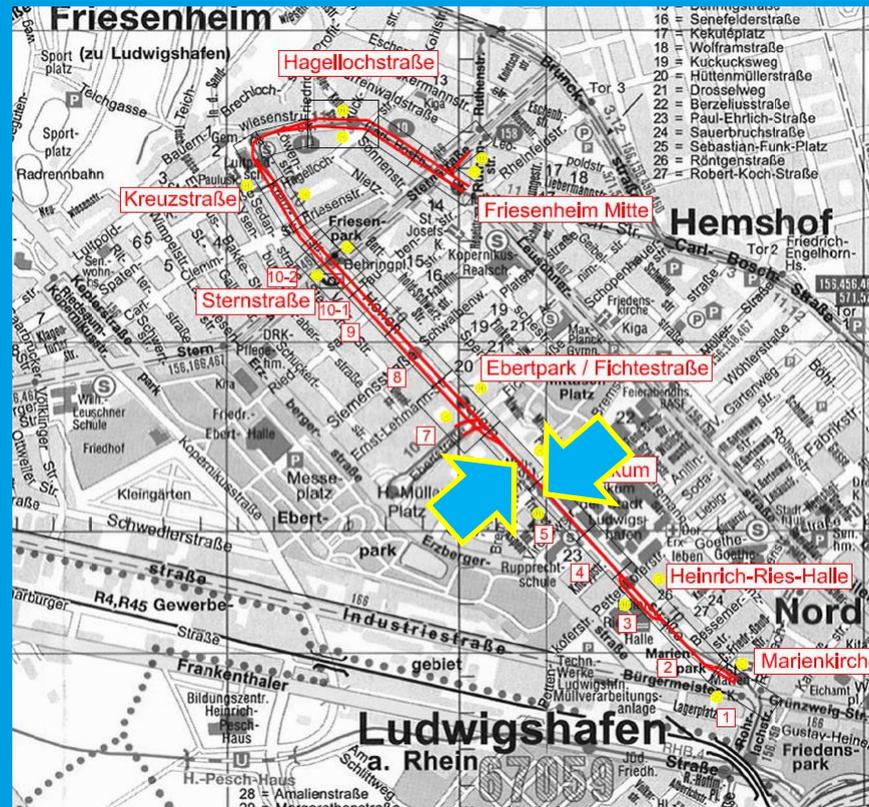


# Bestandsausbau

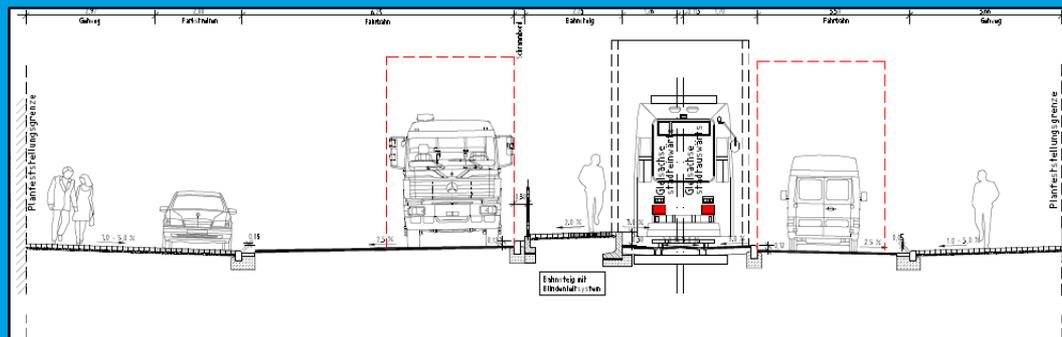
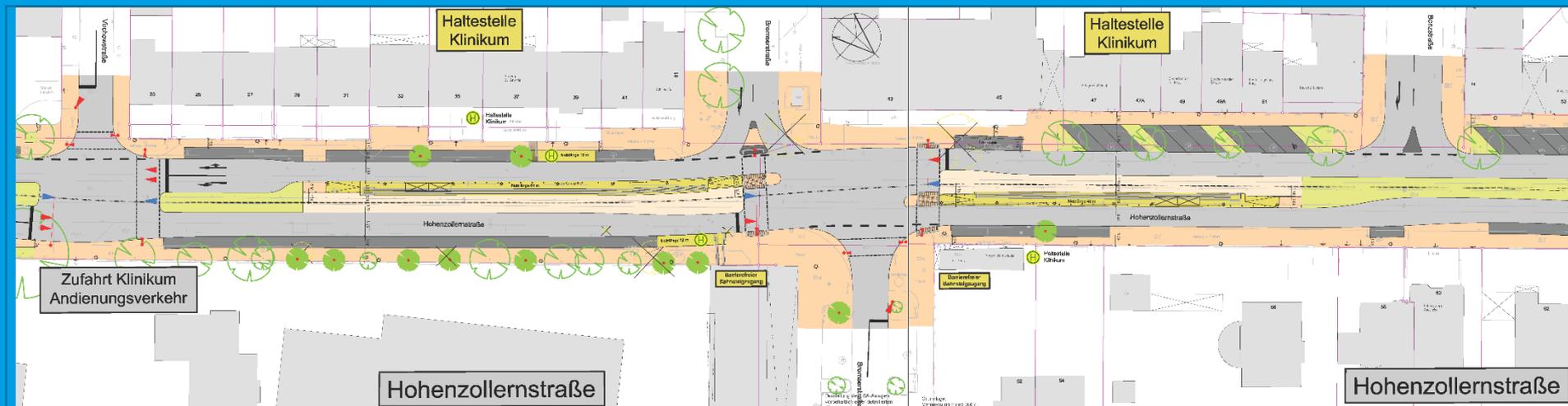
## Beispiel: Haltestelle Marienkirche / Carl-Friedrich-Gauß-Str.



# Planfeststellungslösung Haltestelle: Klinikum



# Planfeststellungslösung Beispiel: Haltestelle Klinikum





## Auswirkungen auf den Bahnbetrieb

Planfestgestellte Variante	Bestandsvariante
15 Minuten Takt im Bereich Marienkirche bis Ebertstraße möglich	Strecke ist leistungsfähiger und höhere Betriebsstabilität
Taktverengung bzw. weitere Linie problematisch, da in diesem Abschnitt kein Begegnungsverkehr möglich	Dichtere Taktfolge ist gut abwickelbar, da Begegnungsverkehre möglich sind
Auf neue Anforderungen der Verkehrswende kann nicht reagiert werden	Im Hinblick auf die Verkehrswende mehr Möglichkeiten für Änderungen und Ergänzungen des Angebots- und Betriebskonzepts
Vielzahl von Sicherungen zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebes erforderlich. Höhere Gefahr der Störanfälligkeit	Strecke ist mit geringerem technischen Aufwand ausrüstbar und daher weniger störanfällig
	Gemeinsame Nutzung der Haltestellen durch Stadtbahn und Nachtbus

## Auswirkungen auf den Individualverkehr

Planfestgestellte Variante	Bestandsvariante
Überholvorgang von Rettungsfahrzeugen nur beding möglich. Mitbenutzung der Gleisanlage erforderlich	Keine Einschränkungen
Kein Überholen oder Vorbeifahren beim Kfz-Verkehr möglich	Keine Einschränkungen
Wendevorgang von Kfz nur an den signalisierten Kreuzungen möglich	Keine Einschränkungen
Radfahrer kann auf der gesamten Strecke nicht überholt werden	Radfahrer kann überholt werden
Radfahrer kann den Gleiskörper nur im Bereich der signalisierten Kreuzungen oder Querungsstellen queren	Für Radfahrer keine Einschränkungen
Fußgänger kann den Gleiskörper nur im Bereich der signalisierten Kreuzungen oder Querungsstellen queren. Ungesicherte Trampelpfade über die Gleisanlage sind zu erwarten.	Für Fußgänger keine Einschränkungen
Optische Trennwirkung des Verkehrsraumes durch eigenständigen Gleiskörper	Kein eigenständiger Gleiskörper erforderlich, daher entfällt die Trennwirkung.

## Auswirkungen auf die Kosten (Kostenprognose vom Dez. 2021)

	Planfestgestellte Variante	Bestandsvariante
Gesamtkosten	35.000.000 EUR	31.500.000 EUR

# Zeitplan planfestgestellte Variante

## Anfang 2022

Einreichung des geänderten Zuwendungsantrages für die Förderung

## 3. Quartal 2022

Zugang Förderbescheid

## 3. Quartal 2022

Nach Vorlage der Bewilligung Maßnahmegenehmigung in den städtischen Gremien.  
(Voraussichtlich in den Sitzungen des BGA und des Stadtrates nach den Sommerferien 2022)

## 4. Quartal 2022 und 1. Quartal 2023

Erstellung der Ausführungsplanung, Ausschreibungsunterlagen.

## 2. und 3. Quartal 2023

Durchführung des Vergabeverfahrens und Beauftragung der Bauleistungen

## 4. Quartal 2023

Baubeginn

Sollte es zu Verzögerungen bei der Bewilligung des Förderantrages kommen verschieben sich die genannten Zeiträume entsprechend. Bei schnellerer Bewilligung verkürzen sich die Zeiten.

# Zeitplan Bestandsausbau

## 1. und 2. Quartal 2022

Überplanung des Planfeststellungsentwurfes 2022

## Anfang 3. Quartal 2022

Einreichung des Zuwendungsantrages für die geänderte Planung

## 2. Quartal 2023

Zugang Förderbescheid

## 2. Quartal 2023

Nach Vorlage der Bewilligung Maßnahmegenehmigung in den städtischen Gremien.

## 2. und 3. Quartal 2023

Erstellung der Ausführungsplanung, Ausschreibungsunterlagen.

## 4. 2023 und 1. Quartal 2024

Durchführung des Vergabeverfahrens und Beauftragung der Bauleistungen

## 2. Quartal 2024

Baubeginn

Sollte es zu Verzögerungen bei der Bewilligung des Förderantrages kommen verschieben sich die genannten Zeiträume entsprechend. Bei schnellerer Bewilligung verkürzen sich die Zeiten.

# Stadtbahnlinie Friesenheim – Linie 10 Bauabschnitt Hohenzollernstraße Planfestgestellte Planung

Homepage der Stadt Ludwigshafen

<https://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/verkehr/linie-10>  
Downloads

Danke  
für  
Ihre  
Aufmerksamkeit