

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Stadtrat	13.12.2021	öffentlich
Bau- und Grundstücksausschuss	31.01.2022	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Stadtbahnlinie Friesenheim - Sachstandsbericht zur Kostenentwicklung des Bauabschnittes 1 "Hohenzollernstraße" und Beschluss über die vertiefte Prüfung von Alternativen**

Vorlage Nr.: 20214322

**A N T R A G**

1. Der Stadtrat möge den Sachstand und die Kostenentwicklung der Maßnahme Stadtbahnlinie Friesenheim zur Kenntnis nehmen.
2. Der Stadtrat möge entscheiden, ob die Verwaltung die planfestgestellte Lösung unter den hier dargestellten Randbedingungen fortführen oder eine Planung mit dem Ziel der Kostenreduzierung im Detail weiter untersuchen soll.

Die Verwaltung und die rnv werden dann im April 2022 eine Alternative zur Abstimmung vorlegen. Hierfür wird die VBL / RNV mit der Durchführung der erforderlichen Planungsleistungen in Höhe von 250.000 EUR beauftragt.

Der barrierefreie Umbau der verbleibenden Haltestellen ist bei der Umsetzung beider Varianten gewährleistet.

Der Antrag wurde am 13.12.2021 in den Bau- und Grundstücksausschuss verwiesen

**Beschluss des Stadtrates**  
**Verweis an den Bau- und Grundstücksausschuss**

*Antrag mit Mehrheit gegen zwei Stimmen zugestimmt. -----*

## 1. Vorbemerkungen

Angesichts der aktuellen politischen Entwicklungen sehen wir als Verwaltung die Verantwortung über mögliche Alternativen zu informieren die den Koalitionsverträgen von Bund und Land entsprechen.

Im Koalitionsvertrag des Bundes heißt es hierzu:

*„Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazität des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern.“*

Der Koalitionsvertrag des Landes sagt hierzu aus:

*„Mobilität ermöglicht Freiheit und Teilhabe, sie ist ein Grundbedürfnis. Dem Nahverkehr kommt dabei in Zukunft noch mehr als heute schon eine Schlüsselfunktion zu. Daher wollen wir die Angebote des Nahverkehrs stärken und den ÖPNV im Sinne einer sozial und ökologisch gerechten Mobilität ausgestalten. Dafür gilt es, die in Gang gesetzten Maßnahmen fortzuführen und weiterzuentwickeln. Unser Ziel ist, dass der Modal-Split-Anteil des Nahverkehrs an allen zurückgelegten Kilometern bis zum Jahr 2030 deutlich steigt.“*

## 2. Historie und planfestgestellte Variante

In der Sitzung des Stadtrates am 26.09.2005 erfolgte der Beschluss, dass die Schienenverkehrsanbindung des Stadtteils Friesenheim beibehalten werden soll.

Die Verwaltung wurde beauftragt die Planung und Finanzierung für den Planfall S10 entsprechend der Empfehlung der „ÖPNV-Studie zu den Linien 10 und 11 im Stadtteil Friesenheim in betrieblicher und baulicher Hinsicht“ durchzuführen.

Zum damaligen Zeitpunkt war eine zwingende Vorgabe des Fördergebers Land, dass eine Straßenbahn auf einem gesonderten Gleiskörper geführt werden muss. Daher berücksichtigten alle Planungen diese Vorgabe. Fördermittel des Bundes gab es lediglich für Maßnahmen mit einer Summe der anrechenbaren Kosten von mehr als 50 Mio. EUR sowie einem positiven Kosten-Nutzen-Quotienten anhand einer standardisierten Bewertung.

Das Ergebnis der Planung für den Bereich „Hohenzollernstraße“ und „Alt-Friesenheim“ sowie der Vorabstimmung und der Prüfung über die Förderwürdigkeit der Maßnahme wurde am 21.05.2012 im Bau- und Grundstücksausschuss vorgestellt. Am 22.05.2012 wurde das Planungsergebnis in einem Bürgerforum der Öffentlichkeit vorgestellt. In der vorgestellten Planung sollte auf der gesamten Stadtbahnstrecke Hohenzollernstraße zwischen der Marienkirche und der Haltestelle Friesenheim Mitte ein eigener Gleiskörper hergestellt und die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Für den Bereich zwischen der Marienkirche und der Benzstraße und den Bereich „Alt-Friesenheim“ sah der Planungsentwurf einen eingleisigen Streckenabschnitt vor, der Begegnungsverkehre ausschloss.

Am 25.06.2012 beschließt der Stadtrat die Fortführung dieser Variante.

Zur Absicherung der Förderung der Maßnahme durch das Land wurde zunächst eine Förderanfrage beim Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur gestellt.

In einem Planungsgespräch beim Ministerium im November 2013 wurde eine Modifizierung der Planung besprochen.

Als Ergebnis dieses Gesprächs sollte für den Bereich Alt-Friesenheim ein bestandsnaher Ausbau der Stadtbahngleise durchgeführt werden. Die vorhandene zweigleisige Gleisanlage in der Fahrbahn sollte beibehalten und die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. In diesem Abschnitt sollte nur der barrierefreie Ausbau der Haltestellen gefördert werden. Eine Förderung der Erneuerung der Gleisanlage in gleicher Lage war zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich.

Für den Bereich der Hohenzollernstraße sollte die ursprüngliche Planung, welche einen eigenen Gleiskörper vorsah fortgeführt werden.

Am 31.03.2014 stimmte der Bau- und Grundstücksausschuss dem geänderten Konzept zu.

Der Stadtrat genehmigte die Änderung des Planungskonzeptes in seiner Sitzung am 07.04.2014.

Die daraufhin überarbeitete Planung wurde am 20.07.2015 dem Bau.- und Grundstücksausschuss, den Ortsbeiräten von Friesenheim und Nord sowie der Öffentlichkeit vorgestellt.

In zwei Anwohnerversammlungen wurde dann am 14.09.2015 und am 23.09.2015 die Planung öffentlich diskutiert. (Siehe Anlage 2 a und 2 b)

Mit den aus den Anwohnersammlungen gewonnenen Erkenntnis wurde die Planung überarbeitet und die aktualisierte Planung am 03.03.2016 den Ortsbeiräten von Friesenheim und Nord in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt.

Für den Bereich „Alt Friesenheim“ (Bauabschnitt 2) wurde am 31.03.2017 der Antrag auf Plangenehmigung bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Die Plangenehmigung wurde am 10.01.2018 der Stadt übergeben. Für den am 12.08.2016 eingereichte Antrag auf Förderung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen erfolgte am 03.12.2018 die formale Förderzusage.

Nach der Vorlage der Plangenehmigung und der Förderzusage wurde vom Stadtrat, in seiner Sitzung am 10.12.2018, die Maßnahme genehmigt.

Für den Bereich „Hohenzollernstraße“ (Bauabschnitt 1) wurde am 09.06.2017 ein Antrag auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 06.05.2021 und wurde im Juni 2021 rechtsverbindlich.

Mit Datum vom 03.01.2017 wurde der Antrag auf Bewilligung der Förderung der Maßnahme beim Land eingereicht. Ein Bewilligungsbescheid kann erst nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses und einer aktualisierten Kostenberechnung erwartet werden.

Die aktualisierte Kostenberechnung zeigte, dass sich die ursprünglich im Zuwendungsantrag genannten Gesamtkosten (Stand 2017) der Maßnahme von insgesamt 18,5 Mio. EUR auf 35 Mio. EUR (aktueller Stand) erhöht haben.

Diese Kostenerhöhung hat wesentliche Auswirkungen auf das ursprüngliche Finanzierungsmodell, da die Mittel in dieser Höhe dort nicht berücksichtigt waren.

Aus diesem Grund wurden erste Überlegungen für eine Reduzierung der Kosten angestellt, die unter Punkt 2 näher erläutert werden sollen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass seit 2020 der Bestandsausbau von Straßenbahnen im Rahmen des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) vom Bund gefördert werden kann.

Da wegen des fehlenden Bewilligungsbescheids des Landes die Finanzierung des Abschnittes Hohenzollernstraße noch nicht sichergestellt ist, konnte bisher noch keine Maßnahmegenehmigung durch die städtischen Gremien beantragt werden.

### **3. Alternativplanung zur planfestgestellten Planung**

Im Rahmen des Bestandsausbaus ist nur vorgesehen diejenigen Straßenbereiche zu überplanen und entsprechend auszubauen, bei denen es:

infolge des barrierefreien Ausbau der Haltestellen,

infolge von Anpassungen an die Gleisanlage oder

auf Grund ihres Oberflächenzustandes

erforderlich ist.

Dies betrifft im Besonderen die Fahrbahnbereiche. Da der Oberflächenzustand der Gehwege größtenteils keine größeren Schäden aufweist, werden nur die Teilabschnitte berücksichtigt, deren Umbau durch die Stadtbahnmaßnahme erforderlich ist. Bei den restlichen Gehwegflächen werden lediglich schadhafte Abschnitte instandgesetzt.

Diejenigen Bereiche, in denen weitestgehend nur der Gleisbereich in bestehender Lage straßenbündig erneuert wird, sind:

- westlich der Kreuzung Carl-Friedrich-Gauß-Straße bis östlich der Einmündung
- Röntgenstraße
- westlich der Kreuzung Pettenkoflerstraße bis westlich der Einmündung Virchowstraße
- westlich Knotenpunkt Bremserstraße bis westlich Einmündung Benzstraße.

Im Bereich nordwestlich der Kreuzung Ernst-Lehmann-Straße/Hüttenmüllerstraße bis südöstlich der Einmündung Taubenstraße sollen sich die Planungen ebenfalls weitestgehend auf den Gleisbereich beschränken. Abweichend zu den o. g. Bereichen soll hier jedoch noch im Detail geprüft werden ob eine getrennte Führung der Gleise, stadteinwärts straßenbündig und stadtauswärts als besonderer Bahnkörper in Grüngleis – wie in der Planfeststellung vorgesehen – geplant werden kann.

Für den Bestandsausbau ist die Durchführung eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens nicht mehr erforderlich. Für die Instandsetzung der Gleisanlage ist kein Verfahren erforderlich, da es sich hierbei lediglich um den Austausch der alten Gleisanlagen gegen eine neue Anlage handelt.

Für den Ausbau der barrierefreien Haltestellen kann auf das bestehende Planfeststellungsverfahren zurückgegriffen werden. Notwendige Änderungen in den Haltestellenbereichen können als Tekturpläne genehmigt werden.

#### **4. Kosten**

#### 4.1 Planfestgestellte Variante – Kostenentwicklung

Die Datenbasis für die genannten Kosten ist das Jahr 2021. Derzeit ist jährlich mit einer Kostensteigerung in Höhe von rund. 5,5 % zu rechnen.

Datum	Gesamtkosten	Erwartete Zuwendungen*)	Ausbaubeiträgen	Stadtanteil
Jan. 2017 Einreichung Förderantrag	18,50 Mio. EUR	8,75 Mio. EUR	3,52 Mio. EUR	6,23 Mio. EUR
Dez. 2018 Nachrichtl. In der Maßnahmegenehmigung des BA 2	23,48 Mio. EUR	11,10, Mio. EUR	4,40 Mio. EUR	7,98 Mio. EUR
Juli 2021 Aktualisierte Kostenberechnung	35,00 Mio. EUR	14,02 Mio. EUR	10,00 Mio. EUR	10,98 Mio. EUR

\*) Annahme 70 % der Kosten für den Stadtbahnausbau

Für die Ermittlung der Kosten für die Straßenflächen außerhalb der Stadtbahnanlage wurden bis zum Dez. 2018 die Nettokosten angesetzt. Durch eine danach durchgeführte Prüfung der steuerrechtlichen Voraussetzung wurde es notwendig diese als Bruttokosten anzusetzen.

Damit ist die Erhöhung der Gesamtkosten seit 2018 auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Berücksichtigung der Mehrwertsteuer:	2.200.000 EUR
Schienenersatzverkehr	1.950.000 EUR
Ingenieurleistungen und Projektleitung (z.B. durch erhöhten Prüfungsaufwand/Gutachterkosten wegen TAB-Forderungen, Kostenanpassung der Projektleitungskosten und Planungskosten),	4.300.000 EUR
Zusätzliche TAB-Anforderungen an die bauliche Ausführung und allgemeine Baupreiserhöhungen	3.070.000 EUR
Diese Kostenerhöhung wirkt sich auch entsprechend auf die ausbaubeitragsfähigen Kosten aus und ist dort auf folgende Ursachen zurückzuführen:	
Berücksichtigung der Mehrwertsteuer:	2.000.000 EUR
Fortschreibung der Kosten für Ingenieurleistungen, Projektleitung und Projektsteuerung	1.500.000 EUR
Baukosten:	2.100.000 EUR

## 4.2 Kostenabschätzung – Variante Bestandsausbau

Eine genauere Aussage zu diesen Kosten ist erst nach Vorlage einer Vorplanung möglich. Die prognostizierten Kosten für den ausbaubeitragsfähigen Straßenbau betragen rund

5.500.000 EUR ausbaubeitragsfähige Kosten/ geschätzt. Für die Finanzierung der ausbaubeitragsfähigen Kosten wären somit rund 4.400.000 EUR an Ausbaubeiträgen erforderlich.

Für den Ausbau der Bahnanlage (Gleisanlage, Fahrsignalanlage, Fahrleitung und Haltestellen) beträgt die Kostenprognose 26.000.000 EUR.

Damit belaufen sich die Gesamtkosten für die Alternativplanung auf rund 31.500.000 EUR

## 4.3 Ausbaubeiträge (siehe hierzu auch Anlage 1)

Die Maßnahme Stadtbahnlinie Friesenheim „Hohenzollernstraße“ liegt in den Abrechnungseinheiten „Friesenheim“ und „Nord“.

Durch die Kostenerhöhungen ergeben sich nach Abzug des Gemeindeanteils folgende ausbaubeitragsfähige Mehrkosten

	Planfestgestellte Variante	Bestandsausbau
Erforderliche. Ausbaubeiträge insgesamt	10.000.000 EUR	4.400.000 EUR
Breits im Straßenausbauprogrammen berücksichtigt	5.470.000 EUR	5.470.000 EUR
Erforderliche zusätzliche Ausbaubeiträge	4.530.000 EUR	Keine

Die höheren Ausbaubeiträge aus der planfestgestellten Variante wirken sich wie folgt auf die Ausbaubeiträge der Abrechnungseinheiten aus:

Nord: 2.175.000 EUR / 3.568.097 m<sup>2</sup> / 5 Jahre = 15 Cent/beitragsfähige Fläche/Jahr  
Friesenheim: 2.355.000 EUR / 8.493.894 m<sup>2</sup> / 5 Jahre = 4 Cent/beitragsfähige Fläche/Jahr

Diese Mehrkosten waren bisher bei der Festlegung der Beitragsätze nicht berücksichtigt, da sie zum Zeitpunkt des Beschlusses des Ausbauprogramms noch nicht bekannt waren. Sie müssen daher bei der Aufstellung des neuen Straßenausbauprogramms berücksichtigt werden.

## 4.4 Zuwendungen

### 4.4.1 Zuwendungen planfestgestellte Variante

Der Zuwendungsantrag für den 1. Bauabschnitt „Hohenzollernstraße“ wurde am 03.01.2017 beim Land eingereicht. Wie unter Pkt.1 beschrieben muss der Zuwendungsantrag noch finalisiert werden. Daher kann derzeit noch keine gesicherte Angabe zu der Höhe der Bewilligung der Fördermittel erfolgen. Für die Berechnung wurde im Antrag die Förderquote abgeschätzt und ein Fördersatz von 70% angenommen.

### 4.4.2 Zuwendung Alternativplanung

Die Zuwendungsfähigkeit einer Alternativplanung kann grundsätzlich nach dem im Jahre 2020 novellierten GVFG nach dem Fördertatbestand Grunderneuerung förderfähig sein. Hierbei ist zu beachten, dass seitens des Bundes gefordert ist, in den grundzuerneuernden Abschnitten den Vorrang sicherzustellen. Explizit sei dies durch überwiegend besonderen Bahnkörper oder andere (etwa telematische) Lösungen herzustellen.

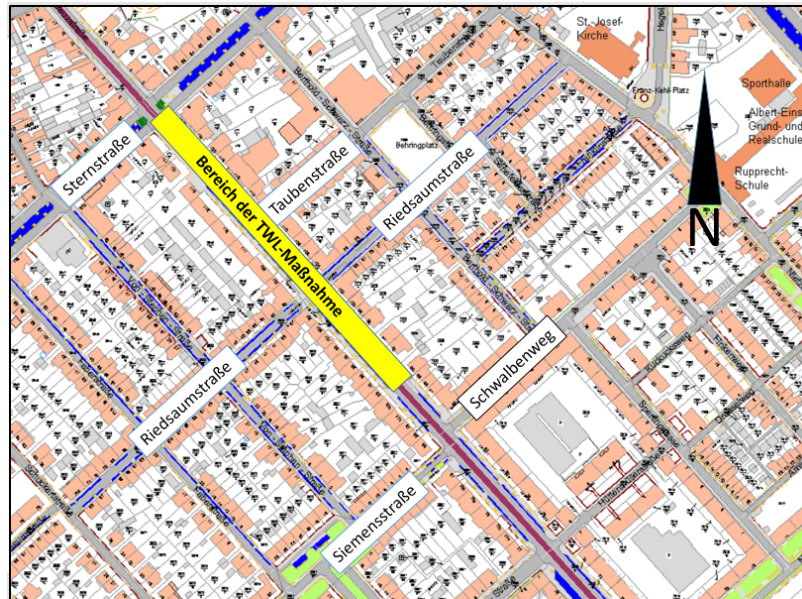
Der Bund fördert Grunderneuerungen mit einem Fördersatz von bis zu 50% der zuwendungsfähigen Investitionskosten (zuwendungsfähige Kosten). Ferner gilt eine Bagatellgrenze i. H. v. 10 Mio. EUR zuwendungsfähige Kosten. Darüber hinaus tauschte sich die rnv hierzu im November 2020 mit dem damals zuständigen Ministerium (MWVLW) aus. Das MWVLW sicherte eine Aufstockung der nach LVFGKom förderfähigen Bereiche bis zur Höhe des LVFGKom zu. Nach dieser Absprache wären etwa die (barrierefreien) Haltestellenbereiche zu bis zu 85% (Bund 50% + Land 35%) förderfähig. Ob diese Aussage nach der Landtagswahl und der resultierenden Zuständigkeit des neuen Ministeriums (MKUEM) Bestand hat, konnte noch nicht abschließend geklärt werden.

Nach aktuellem Planungsstand sind für die Alternativplanung Gesamtkosten in Höhe von rund 31,5 Mio. EUR veranschlagt. Bei einem Fördersatz von abschnittsweise 50% bzw. 85% läge die geschätzte Zuwendung bei max. 14 Mio. EUR.

## 5. Maßnahmen Dritter im Bereich des Abschnittes Hohenzollernstraße

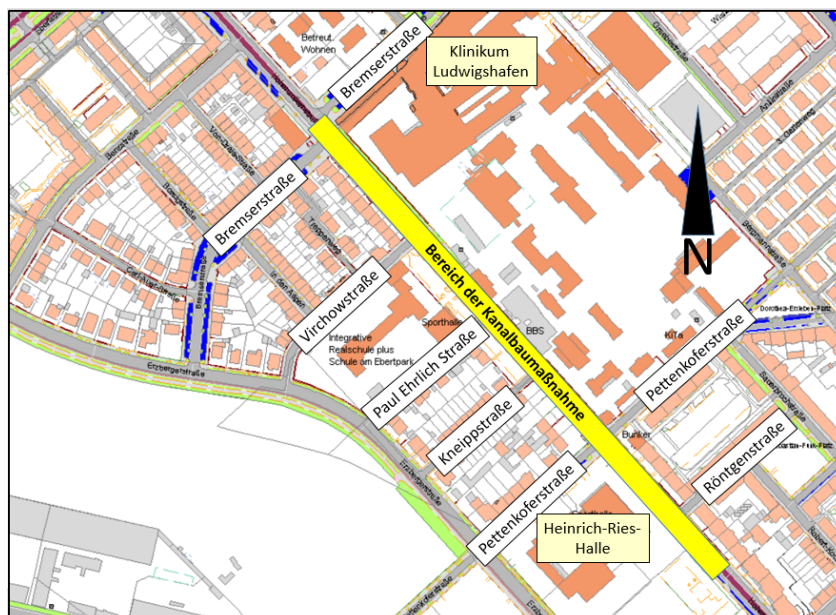
### 5.1. Maßnahme der Technischen Werke Ludwigshafen





Die Versorgungsleitungen der Technischen Werke Ludwigshafen im Bereich des Bauabschnittes „Hohenzollernstraße“ wurden bereits, bis auf den Abschnitt zwischen dem Anwesen Hohenzollernstraße 89 (zwischen der Riedsaumstraße und der Siemensstraße) und der Sternstraße umgelegt und erneuert. Die Leitungen in dem genannten Bereich konnten noch nicht umgelegt und erneuert werden, da diese ansonsten in Zukunft unter den Gleisen liegen würden. Die geplante Trasse ist zurzeit noch mit den bestehenden Gleisen blockiert.

## 5.2 Maßnahme des Wirtschaftsbetriebes Ludwigshafen – Bereich Stadtentwässerung und Straßenunterhalt



Im Bereich der Baumaßnahme war die Erneuerung des Kanals und der Hausanschlüsse erforderlich. Diese ist inzwischen bis auf den Abschnitt zwischen der Bremserstraße und bis einschließlich der Haltestelle Heinrich-Ries-Halle abgeschlossen. Der Neubau des Kanals konnte in diesem Bereich wegen der Lage des Kanals zur Gleisanlage noch nicht durchgeführt werden und soll im Rahmen der Stadtbaumaßnahmen erneuert werden.

## 6. Gegenüberstellung der zurzeit erkennbaren Vor- und Nachteile der beiden Planungsvarianten

	<b>Planfestgestellte Planung</b>	<b>Alternativplanung (Bestandsausbau)</b>
<b>Auswirkungen auf den Bahnbetrieb</b>		
	<p>Ein 15-Minuten-Takt ist auf dem Abschnitt Marienkirche-Fichtestraße mit der Linie 10 möglich. Eine zusätzliche Taktverdichtung wäre mit einer Beeinträchtigung der Betriebsstabilität verbunden, da in den eingleisigen Abschnitten keine Begegnung von 2 Bahnen möglich ist. Es ist in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen, dass die Dimensionierung der Kapazität der Infrastruktur aufgrund ihrer Dauerhaftigkeit nicht einzig auf einen Nahverkehrsplan abgestellt sein sollte, der in regelmäßigen Abständen (alle 5-10 Jahre) aktualisiert wird. Auch wurden im Planfeststellungsverfahren und im Nahverkehrsplan 2018 die aus der Forderung nach einer Verkehrswende erwachsenden neuen Randbedingungen noch nicht berücksichtigt.</p>	<p>Eine durchgehend 2-gleisig straßenbündige Strecke ist leistungsfähiger als eine abschnittsweise eingleisige im besonderen Bahnkörper.</p> <p>Generell weist eine 2-gleisige Streckenführung eine höhere Betriebsstabilität auf, bei z. B. Verspätungen behindern sich begegnende Bahnen nicht gegenseitig im Gegensatz zu eingleisigen Abschnitten. Was negative Folgen für den gesamten Fahrplan der Linie haben kann. Auch eine dichte Taktfolge wäre in 2-gleisigen Strecken gut abwickelbar.</p> <p>Um den Bedarfen der Verkehrswende absehbar gerecht werden zu können bietet eine 2-gleisige Streckenführung deutlich bessere Voraussetzungen und lässt hinsichtlich der Änderung von Angebots- und Betriebskonzepten deutlich mehr Freiräume zu. Da im Fahrweg keine oder wenig Weichen o. ä. verbaut sind, können höhere Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden, sofern es keine grundsätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer in dem entsprechenden Abschnitt gibt. Ebenso steigt der Fahrkomfort für die Kunden der rnv.</p> <p>Die Installation notwendiger LSA ist weniger komplex als in Bereichen mit besonderen Bahnkörpern. Insgesamt ist die Strecke mit geringerem technischen Aufwand ausrüstbar, somit wird die</p>

		<p>gesamte Anlage auch weniger stör anfällig.</p> <p>Bei mit besonderem Bahnkörper ausgeführten Strecken wird die Möglichkeit zur Querung der Stadtbahntrasse auf die geplanten Querungsstellen reduziert und somit eine städtebauliche Trennwirkung erzielt.</p>
<b>Auswirkungen auf den Individualverkehr</b>		
Rettungsfahrzeuge	<p>Derzeit ist die Befahrbarkeit der Hohenzollernstraße für Rettungsfahrzeuge nur bedingt möglich. da innerhalb der Fahrbahn ein vorbeifahren an Fahrzeugen nur unter Mitbenutzung der Gleisanlage möglich ist.</p>	<p>Bei dieser Variante bestehen keine Einschränkungen für die Rettungsfahrzeuge, da diese Problemlos an anderen Fahrzeugen vorbeifahren können.an.</p>
Längsverkehr Kfz	<p>Ein Überholen/Vorbeifahren ist nicht möglich. Wendeverkehre sind nur an den Signalisierten Knotenpunkten möglich.</p>	<p>Beim einem durchgängigen Bestandsausbau der Gleisanlage ist ein Überholen/Vorbeifahren möglich und es bestehen keine Einschränkungen beim Wenden.</p>
Querungsverkehr Kfz	<p>Die Querung der Gleisanlage ist nur noch an gesicherten Querungsstellen möglich. Damit erhöht sich die Sicherheit der querenden Verkehrsteilnehmer</p>	<p>Im Bereich zwischen dem Gleisdreieck Ebertpark und der Sternstraße ist die Querung der Gleisanlage nur noch an gesicherten Querungsstellen möglich. In den anderen Bereichen werden die Knotenpunkte gegenüber der Bahn signaltechnisch gesichert, nicht jedoch gegenüber dem Individualverkehr. Damit ist dort eine erhöhte Aufmerksamkeit von den Verkehrsteilnehmern erforderlich</p>
Längsverkehr Radfahrer	<p>Die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind derzeit auf der gesamten Strecke zu gering, um das Überholen des Radfahrers durch Pkw-Verkehr zu ermöglichen, da nach der aktuellen StVO vom überholenden Pkw ein Abstand zum Radfahrer von 1,50 m eingehalten werden muss.</p>	<p>Da die bauliche Einengung im Fahrbahnbereich durch den eigenen Gleiskörper wegfällt, besteht in den Bereichen mit 2-gleisigem straßenbündigen Bahnkörper eine Überholmöglichkeit. Im Bereich von Haltestellen sowie im Bereich mit getrenntem besonderen/straßenbündigen Bahnkörper besteht diese Möglichkeit beidseitig nicht.</p>
Querungsverkehr Radfahrer	<p>Bedingt durch den eigenen Gleiskörper besteht für den</p>	<p>Bedingt durch den eigenen Gleiskörper im Bereich zwischen dem</p>

	<p>Radfahrer nur bei signalisierten Kreuzungen die Möglichkeit die Fahrbahn der Hohenzollernstraße zu queren. In den Streckenabschnitten zwischen den signalisierten Querungsmöglichkeiten ist dies nicht möglich</p> <p>Dies betrifft vor allem auch die Einmündungen bei denen nur rechtsrein bzw. rechtsraus gefahren werden kann. Betroffen sind davon 9 Straßeneinmündungen.</p> <p>Auch zwischen Kreuzungen ist das Queren der Fahrbahn nicht möglich.</p>	<p>Gleisdreieck Ebertpark und der Sternstraße besteht für den Radfahrer nur bei signalisierten Knotenpunkten die Möglichkeit, die Fahrbahn der Hohenzollernstraße zu queren. In den Streckenabschnitten zwischen den signalisierten Querungsmöglichkeiten ist dies nicht möglich. In den anderen Bereichen besteht keine Einschränkung hinsichtlich der Querbarkeit der Fahrbahn der Hohenzollernstraße.</p>
Gehwege	<p>Die Gehwegbreiten werden entsprechend der verfügbaren Breite des Verkehrsraums soweit dies möglich ist optimiert und ihr Erscheinungsbild wird aufgewertet.</p>	<p>Die Qualität der derzeitigen Gehwegenanlagen bleibt erhalten. Es werden nur schadhafte Bereiche angepasst. Weiterreichende Anpassungen erfolgen in den Haltestellenbereichen</p>
Querungsverkehr Fußgänger	<p>Das Queren der Fußgänger von einer Straßenseite zur anderen ist nur an signalisierten Querungsstellen möglich. In den dazwischenliegenden Bereichen ist keine Querungsmöglichkeit vorhanden. Trampelpfade über das Rasengleis sind zu erwarten.</p>	<p>Im Bereich des straßenbündigen Bahnkörpers gibt es keine Einschränkungen für die Fußgänger. Gesicherte Fußgängerquerungen sind im Bereich der vorhandene signalisierten Kreuzungen oder Fußgängerüberwegen wie bisher möglich.</p> <p>Fußgängerüberwege können jedoch nicht über Straßen mit Gleiskörper geplant werden (FGSV, R-FGÜ 2001, 2.1 (2)). Im Bereich mit besonderem Bahnkörper ist das Queren nur an dafür vorgesehenen Querungsstellen möglich.</p>
Rasengleis	<p>Nach Planfeststellungsbeschluss ist dies in den Abschnitten mit einer Fahrbahnbreite bis 4,25 m nur im Bereich der Schienen, mit einer Breite von ca. 2,00 m möglich. Entlang der 12 cm hohen Bordsteinanlage muss auf beiden Seiten der Gleise ein 75 cm breiter Streifen</p>	<p>Unmittelbar östlich des Gleisdreiecks Ebertpark im Gleiskörper zwischen den Bordsteinen sowie zwischen der Haltestelle Ebertpark/Fichtestraße und der Haltestelle Sternstraße ein Gleis zwischen Bordstein und Pflasterstreifen.</p>

	befahrbar ausgebildet werden, um das Vorbeifahren von Rettungsfahrzeugen zu ermöglichen.	
Lichtsignalanlagen	Jede Kreuzung an der die Stadtbahnanlage durch den Individualverkehr gekreuzt wird ist signalisieren. Dies kann den Verkehrsfluss beeinträchtigen und verlangsamen.	Jeder Knotenpunkt, bei dem es einen Konflikt zwischen einbiegendem Individualverkehr und Bahn gibt, wird signalisiert. Dies kann den Verkehrsfluss beeinträchtigen und verlangsamen. In sensiblen Bereichen wären weitere Querungsstellen möglich, die durch Lichtsignalanlagen abzusichern sind.
Parkplätze	Die Anzahl der Parkplätze reduzieren sich von 339 auf 296.	Eine Aussage zur Auswirkung der Alternativplanung auf die Parkplatzbilanz ist erst nach Vorlage einer Konzeptplanung möglich.
<b>Grünbestand</b>		
Eingriff in den Grünbestand	Teilweise muss im Bereich zwischen der Pettenkofferstraße und der Friedrich-Gauß-Straße in den bestehenden Grünbestand eingegriffen werden. Für die Umsetzung der Planung entfallen 39 Baumstandorte.	Da die Maßnahme innerhalb des derzeitigen Straßenraums durchgeführt werden kann minimiert sich der Eingriff im Bereich von Grünflächen. Eine Aussage zur Auswirkung der Alternativplanung auf die Anzahl der Baumstandorte ist erst nach Vorlage einer Konzeptplanung möglich.
<b>Kosten</b>		
Gesamtkosten	35.000.000 EUR	31.500.000 EUR
Förderung	Erwartet Zuwendungen 14 Mio EUR	Erwartete Förderung 14 Mio EUR
Risiken	Offene Klärung der Kostenteilung ÖPNV / Straße zwischen MKUEM und MWVLW	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsequenter Vorrang muss sichergestellt sein.</li> <li>• Restrisiko aufgrund Nachrangigkeit der Förderung „Grunderneuerung“ im GVFG.</li> <li>• Klärung der Ko-Förderung mit MKUEM offen</li> </ul>

## 7. Zeitplan

### 7.1 Zeitplan planfestgestellte Variante

- **Anfang 2022** - Einreichung des geänderten Zuwendungsantrages für die Förderung nach dem nach LVFGKom / LFAG – ÖPNV/SPNV
- **3. Quartal 2022** - Zugang Förderbescheid
- **3. Quartal 2022** - Nach Vorlage der Bewilligung Maßnahmegenehmigung in den städtischen Gremien. (Voraussichtlich in den Sitzungen des Bau- und Grundstücksausschusses 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.

## 7.2 Zeitplan Alternativplanung

- **1. und 2. Quartal 2022** - Überplanung des Planfeststellungsentwurfes 2022
- **Anfang 3. Quartal 2022** - Einreichung des Zuwendungsantrages der geänderten Planung für die Förderung nach dem nach LVFGKom / LFAG – ÖPNV/SPNV
- **2. Quartal 2023** - Zugang Förderbescheid
- **2. Quartal 2023** - Nach Vorlage der Bewilligung Maßnahmegenehmigung in den städtischen Gremien. (Voraussichtlich in den Sitzungen des Bau- und Grundstücksausschusses und des Stadtrates.
- **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.

## 8. Beauftragung der VBL mit der Durchführung der Planungsleistungen für die Alternativplanung

Um im April 2022 eine gesicherte und vertiefte Planung der Alternativlösung dem Stadtrat zur Abstimmung vorlegen zu können, ist es erforderlich, die VBL mit der Vergabe der erforderlichen Planungsleistungen an die rnv zu beauftragen.

Die Kosten für diese Planungsleistungen betragen nach einem vorliegenden Angebot der rnv 250.000 EUR.

### 8.1 Erforderliche Mittel in 2022

Für die Beauftragung der VBL werden in 2022 kassenmäßig 250.000 EUR erforderlich.

### 8.2 Verfügbare Mittel

Die erforderlichen Mittel stehen im Haushaltsplan 2021 unter der Investitionsnummer 0144056103 „Ausbau Stadtbahnstrecke Friesenheim Hohenz. BA. 1“ zur Verfügung und müssen als Haushaltsrest übertragen werden.

Die Übertragung der Haushaltsreste muss vom Stadtrat genehmigt werden.



## *Anlage 1 zur Vorlage der Verwaltung*

### **Stadtbahnlinie Friesenheim**

### **Sachstandsbericht zur Kostenentwicklung des Bauabschnittes 1 „Hohenzollernstraße“ und dem Beschluss über die vertiefte Prüfung von Alternativen.**

## *Ausbaubeiträge*

### 1. Allgemeine Erläuterung

Gemäß der Ausbaubeitragssatzung handelt es sich hier um „Wiederkehrende Ausbaubeiträge“. Dies bedeutet, dass die sich auf die Aufwendungen für den Straßenausbau einer Verkehrsanlage ergebenden Ausbaubeiträge nicht nur den daran unmittelbar angrenzenden Anliegern in Rechnung gestellt werden, sondern der Solidargemeinschaft aller Grundstückseigentümer innerhalb einer ausgewiesenen Abrechnungseinheit. Zur Festlegung der zu erhebenden Ausbaubeiträge wurde ein Straßenausbauprogramm für 5 Jahre erstellt, in dem alle in diesem Zeitraum geplanten Ausbaumaßnahmen berücksichtigt werden. Auf der Grundlage der für diese Maßnahmen resultierenden voraussichtlichen Gesamtkosten innerhalb des Gebietes werden dann die Ausbaubeiträge für die Dauer des Programms ermittelt und deren Höhe als Beitragssatz im Rahmen des Beschlusses des Straßenausbauprogramms für die Dauer von 5 Jahre von den städtischen Gremien beschlossen.

Siehe auch: **Ausbaubeitragssatzung 6-07** - Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen vom 01.01.19961, zuletzt geändert durch Satzung vom 27.06.20132

### 2. Rechtliche Bewertung der Erhebung von Ausbaubeiträge

Sämtliche Aufwendungen für die Bestandteile und Zubehörteile der Anlagen für Fahrbahnen (Straßendecke, frostsicherer Unterbau), Gehwege, Radfahrwege, Parkflächen und Grünanlagen, Geländer, Einfriedungen, Böschungen, Stützmauern, Rinnsteine und Durchläufe gehören im Allgemeinen zu den ausbaubeitragsfähigen Kosten bei Straßen und sonstigen Verkehrsanlagen. (Siehe hierzu Kommunalabgabengesetz § 10a I 1 und Landesstraßengesetz § 1 II, III).

ÖPNV-Einrichtungen sind dort, wie auch in §3 der Ausbaubeitragssatzung der Stadt nicht aufgeführt. Diese Einrichtung sind also nicht beitragsfähig nach § 3 I der Ausbaubeitragssatzung.

Dabei ist davon auszugehen, dass Bahnanlagen, Schienen, Oberleitungen usw. nicht dem Anschluss der Anliegergrundstücke dienen, sondern dem gesamten angeschlossenen Stadtviertel einen Gemeinvorteil verschafft. Die Straßenbahnanlagen können der Anlage nicht als Bestandteil oder Zubehörteil zugerechnet werden, da sie nicht dem Zweck dienen, die Straße zu stützen oder ihre Funktionalität zu gewährleisten oder zu erhöhen. Vielmehr liegen die Schienen und

sonstigen Straßenbahneinrichtungen auf der Straße auf und erfüllen einen Zweck, der über den Anschluss der Anliegergrundstücke hinausgeht.

Nach § 9 I Nr. 1, 36 des Personen-Beförderungs-Gesetz ist zudem zunächst einmal der (ÖPNV-) Unternehmer zum Bau der Betriebsanlagen der Straßenbahn verpflichtet.

Allerdings können für diejenigen (Teil-)Einrichtungen, welche der Erschließung der Grundstücke tatsächlich dienen, trotzdem Beiträge erhoben werden, obwohl die Baumaßnahmen gleichzeitig auch der Förderung des ÖPNV als städtebauliche Maßnahme in der gleichen Straße dienen. In logischer Konsequenz müssten die Kosten der Einrichtungen für die Straßenbahn (Gleise, Oberleitungen, Bahnsteige usw.) bei den Beiträgen herausgerechnet werden, aber Ausbaubeiträge für die übrigen Teileinrichtungen dürften trotzdem erhoben werden. Nur weil eine Straße auch eine Straßenbahnanlage oder Bushaltestelle enthält, dürfte diese nicht aus der Ausbaubeitragspflicht ganz herausfallen.

### 3. Auswirkung der Kostenerhöhung auf die Ausbaubeiträge für den Straßenbau

Durch die Kostenerhöhungen ergeben sich nach Abzug des Gemeindeanteils folgende über Ausbaubeiträge zu finanzierenden Mehrkosten

Die Höheren Ausbaubeiträge aus der planfestgestellten Variante wirken sich wie folgt auf die Ausbaubeiträge der Abrechnungseinheiten aus:

Nord: 2.656.000 EUR / 3.568.097 m<sup>2</sup> / 5 Jahre = 15 Cent/beitragsfähige Fläche/Jahr  
Friesenheim: 1.874.000 EUR / 8.493.894 m<sup>2</sup> / 5 Jahre = 4 Cent/beitragsfähige Fläche/Jahr

#### 4. Modellrechnung der Kostenberechnung für fiktive Grundstücke ohne Berücksichtigung weiterer Maßnahmen im Straßenausbauprogramm

Die Belastung der Grundstückseigentümer durch die Kostenerhöhung der Ausbaubeiträge für die Maßnahme „Stadtbahnlinie Friesenheim, Abschnitt „Hohenzollernstraße“ können größenordnungsmäßig den berechneten Fiktivbeispielen entnommen werden.

Abrechnungseinheit	Straßenausbauprogramm 2019 bis 2023			Straßenausbauprogramm 2024 bis 2028	
	Aktueller Beitragssatz  EUR pro beitragsf, Fläche pro Jahr	Davon Beitragssatz für Stadtbahnmassnahme  EUR pro beitragsf, Fläche pro Jahr	Ausbaubeitrag für Modellgrundstück nur Stadtbahnmaß- nahme  EUR	Beitragssatz nur für Stadtbahnmaßnahme  EUR pro beitragsf, Fläche pro Jahr	Ausbaubeitrag für Modellgrundstück nur Stadtbahnmaß- nahme  EUR
<b>Nord</b>					
Zweigeschossige Vollbebauung im Wohngebiet / Grund- stückgröße 400 m <sup>2</sup>	<b>0,17</b>	<b>0,08</b>	<b>57,6</b>	<b>0,15</b>	<b>108,00</b>
4 - 5 Vollgeschosse /Grundstückgröße 850 m <sup>2</sup>	<b>0,17</b>	<b>0,08</b>	<b>142,8</b>	<b>0,15</b>	<b>267,75</b>
<b>Friesenheim</b>					
Zweigeschossige Vollbebauung im Wohngebiet / Grund- stückgröße 400 m <sup>2</sup>	<b>0,10</b>	<b>0,07</b>	<b>50,40</b>	<b>0,04</b>	<b>28,80</b>
4 - 5 Vollgeschosse					

/Grundstücksgröße 850 m <sup>2</sup>	<b>0,10</b>	<b>0,07</b>	<b>124,95</b>	<b>0,04</b>	<b>71,40</b>
---	-------------	-------------	---------------	-------------	--------------

*Anlage 2 a zur Vorlage der Verwaltung*

**Stadtbahnlinie Friesenheim**

**Sachstandsbericht zur Kostenentwicklung des Bauabschnittes 1  
„Hohenzollernstraße“ und dem Beschluss über die vertiefte Prüfung von Alternativen**

**Anwohnerversammlung am 14.09.2015**

Die betroffenen Anwohner wurden über Posteinwurf von Flyern zur Veranstaltung eingeladen.

Insgesamt wurden ca. 1200 Flyer an die Haushalte verteilt.

An der Anwohnerversammlung am 14.09.2015 waren 78 Anwohner aus dem Gebiet zwischen Bremser Straße und Ruthenplatz anwesend.

Die Veranstaltung wurde von Herrn Ortsvorsteher Henkel moderiert

Nach der Vorstellung der Maßnahme anhand einer Präsentation des Ingenieurbüros Millioud wurde die Planung mit den Anwohnern diskutiert.

**1. Die Verlagerung der Haltestelle Schwalbenweg führt zu einer Verschlechterung der in deren Bereich angesiedelten Ärzte für beeinträchtigte Patienten (Personen im Rollstuhl oder mit Krücken durch Operationen). Ebenso liegt die Poststelle nicht mehr in unmittelbarer Nähe der Haltestelle**

Die Haltestelle Schwalbenweg wurde im Zuge der Optimierung der Haltestellenanordnung aufgegeben. Im Bereich der Haltestelle Schwalbenweg liegen derzeit 5 Arztpraxen (2 Zahnärzte, 1 Orthopäde, 1 Chirurgen, 1 Allgemeiner Arzt). Definitiv ist von der Verlagerung der Haltestelle nur die Arztpraxis des Chirurgen betroffen, da seine Patienten teilweise nicht gut zu Fuß sind. Für die Zahnärzte dürfte der Weg nicht das Thema sein. Für die Patienten des Orthopäden und des Allg. Mediziners bleibt die Wegstrecke in etwa gleich.

**2. Die neue Haltestelle Kreuzstraße wird nun vor unsere Grundstücke verlegt. Damit sind wir nicht einverstanden. Es erhöhen sich dadurch der Lärm auf dem Bürgersteig und der Schmutz vor unseren Gebäuden. Die Zufahrt zu unseren Stellplätzen ist nicht mehr gewährleistet.**

Die Verlegung der Haltestelle Kreuzstraße in den Einmündungsbereich der Hagellochstraße ist eine Folge der Optimierung der Haltestellenanordnung. Die Zufahrt zu den Stellplätzen wurde bei der Ausbildung der Haltestelle berücksichtigt und ist möglich, da der behindertengerecht ausgeführte Bereich des Bahnsteiges nur 18m (anstelle von 40m) lang ist. Im übrigen Bereich ist der Bordstein der Haltestelle überfahrbar.

### **3. Wie ist die Sicherung der Querung der Fahrbahn der Kreuzstraße für Schulkinder und Kindergartenkinder vorgesehen?**

Im Einmündungsbereich der Hagellochstraße ist eine Fußgängerampel mit einer Bedarfsschaltung vorgesehen.

### **4. Die Parkplätze in der Luitpoldstraße entfallen vollständig. Wo sollen die Anwohner künftig parken. Der Parkdruck ist in Friesenheim sowieso schon sehr hoch.**

Die Parkplätze im Zuge der Luitpoldstraße müssen aus mehreren Gründen entfallen:

- Um den Begegnungsverkehr Stadtbahn/Stadtbahn zu ermöglichen – heute nicht möglich
- Um den Begegnungsverkehr Stadtbahn/LKW zu ermöglichen – heute nicht möglich
- Um möglichst ausreichend breite Gehwege herzustellen – Sicherheit der Fußgänger/Schulkinder
- Um die Rettungsmöglichkeit für die Feuerwehr im Brandfall (Anleitung) zu verbessern. – Forderung der Feuerwehr.
- Das Parken ist heute nur unter Mitbenutzung von Gehwegflächen möglich. (Unterschreitung von Mindestbreiten – Behinderung der Fußgänger. Im Besonderen wenn diese Kinderwagen oder Rollatoren benutzen müssen diese auf die Fahrbahn ausweichen.

Durch Umgestaltung des Einmündungsbereiches der Rückertstraße und Hagellochstraße sowie die Anordnung von Senkrechtparkplätzen anstelle vorhandener Längsparkplätze in diesem Bereich können hier 18 neue Parkplätze geschaffen werden.

### **5. Bringt die neue Planung eine Verbesserung der Situation bezüglich der Wendefahrt an der Kreuzung Sternstraße / Carl-Bosch-Straße**

Nein eine Verbesserung der Situation an dem Knotenpunkt ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht möglich.

**6. Auf Höhe der Benzstraße ist eine Querung für den Individualverkehr und Fußgänger erforderlich. Wie können hier die Gewerbetreibenden auf beiden Seiten der Hohenzollernstraße von der gegenüberliegenden Straßenseite aus erreicht werden.**

Es wurde hier die Möglichkeit einer zusätzlichen fußläufigen Querungsmöglichkeit zugesagt.

**7. Zufahrt und Ausfahrt aus dem Grundstück Hohenzollernstraße 121 ist nicht mehr möglich. Wie soll die Anlieferung von z. B. Heizöl organisiert werden?**

Dieser Punkt wird planerisch nochmals untersucht, um nach Möglichkeit eine Verbesserung der Situation zu erreichen.

**8. Verschmutzung der Haltestellenbereich durch ÖPNV-Nutzer**

Es werden im Bereich der Haltestelle Abfallkörbe aufgestellt. Blieb unkommentiert.

**10. Es sind zu viele Lichtsignalanlagen in der Hohenzollernstraße vorgesehen. Andauerndes Anfahren und Abbremsen. Verkehr kann nicht mehr bewältigt werden.**

Die Anzahl der LSA resultiert aus der Forderung jede Kreuzung des eigenen Gleiskörpers durch den Individualverkehr signaltechnisch abzusichern. Reine Fußgängerüberwege werden zunächst baulich gesichert. Erst wenn dies nicht möglich ist werden diese durch Bedarfsampeln signalisiert.

**11. Was passiert mit dem Kiosk auf dem Mittelstreifen der Sternstraße?**

Der Kiosk muss wegen der Linksabbiegespur entfallen. Wie damit umzugehen ist muss noch mit dem Betreiber und 2-13 besprochen werden.

**12. Was passiert mit dem Wochenmarkt auf der Mittelinsel der Sternstraße**

Der Wochenmarkt kann auf dem Mittelstreifen verbleiben. Die verbleibende Länge des Mittelstreifens müsste ausreichen um den Wochenmarkt in seiner heutigen Größe weiter zu betreiben. Ggf. steht noch eine Ausweichfläche zwischen der Nietzschestraße und Carl-Bosch-Straße (früher ebenfalls Wochenmarkt) zur Verfügung, die dann wieder aktiviert werden muss.

**13. Warum werden keine Radwege im Bereich der Umbaustrecke ausgewiesen?**

Für die Ausweisung von Radwegen ist kein Platz vorhanden. Hier können jedoch teilweise Alternativrouten über parallele Straßen genutzt werden.

**14. Warum hat man das Konzept der Einbahnstraßen im Bereich von Alt Friesenheim aufgegeben?**

Dies war Wunsch der Bürger. Und wegen des Zweirichtungsverkehrs im Bereich der Fahrbahn des Individualverkehrs.

**15. Warum ist an der Bessemerstraße nur rechtsrein und rechtsraus möglich?**

Dies ist erforderlich wegen der Optimierung der Anzahl der Lichtsignalanlage. Aus dem Quartier heraus kann jedoch jeweils eine in alle Richtungen befahrbare Kreuzung erreicht werden.

**16. Die Fenster der angrenzenden Häuser werden durch den Abrieb der Stromkabel bei Kontaktaufnahme der Stromabnehmer verschmutzt.**

Die Fahrleitung rückt nach der neuen Planung weiter von den Gebäuden ab. Damit vermindert sich der Schmutzeintrag.

**17. Gibt es eine Erhöhung der Ausbaubeiträge. Müssen zusätzliche Ausbaubeiträge erhoben werden?**

Die Maßnahme wurde bereits bei der Festlegung der Ausbaubeiträge berücksichtigt.

**18. Kann die derzeitige Knotenform aus der Hohenzollernstraße den Verkehr in die Sternstraße bewältigen? Vorschlag zusätzlicher Linksabbieger aus Hohenzollernstraße in Sternstraße.**

Dies ist aus Platzgründen nicht möglich. Der Knoten kann aus heutiger Sicht den Verkehr bewältigen.

**19. Kann man aus der Benzstraße in beide Fahrtrichtung ausfahren bzw. von beiden Fahrtrichtungen einfahren?**

Dies ist nicht möglich. Hier ist nur rechtsrein und rechtsraus möglich.

**20. Wie kann das Überholen von Feuerwehrfahrzeugen in der Hohenzollernstraße im Brandfall sichergestellt werden?**

Die Randbereiche der Gleisanlage werden so befestigt, dass diese befahrbar sind. Damit besteht die Möglichkeit, dass die Feuerwehr an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren kann.

**21. Gehwegbreiten in der Kreuzstraße und Luitpoldstraße sind zu gering.**

Die Aufteilung des Straßenraumes wurde so optimiert um die max. mögliche Gehwegbreite zu erhalten. Mehr ist bei der vorhandenen Breite der Straße nicht machbar.

**22. Gibt es eine Querungsmöglichkeit in Höhe Benzstraße (Apotheke und Arztpraxen) für Fußgänger.**

Wir werden dies planerisch untersuchen und sofern möglich in die Planung aufnehmen.



### **23. Ladezone im Bereich der Geschäftszeilen in der Hohenzollernstraße.**

Es besteht die Möglichkeit auf vorhandenen Parkplätzen anzuhalten. Die Fahrbahnbreite der Richtungsfahrbahnen (3,50m / 4,25m) ist nicht geeignet um das Vorbeifahren eines zweiten Fahrzeuges zu ermöglichen.

#### **Im Anschluss an die allgemeine Fragerunde wurden Einzelgespräche geführt.**

**Anwohner der Kreuzstraße schlägt vor:** Parkplätze im Bereich der breiten Gehwegabschnitte in der Kreuzstraße

Nutzung des Grundstückes ehem. Kreuzstraße 55 für zusätzliche Parkplätze.

**Anwohner im Bereich der Einmündung Benzstraße:** Prüfen einer signalisierten Querung der Hohenzollernstraße auf Höhe der Benzstraße/Apotheke.

**Anwohner im Bereich der Kreuzung Sternstraße/Hohenzollernstraße:** Zufahrtsituation zum Grundstück Hohenzollernstraße 121.

Außerdem hatten die Anwohner Gelegenheit Anregungen und Fragen schriftlich auf vorbereiteten ausgelegten Zetteln zu formulieren oder sich für Einzelgespräch in eine Liste einzutragen.

*Anlage 2 b zur Vorlage der Verwaltung*

**Stadtbahnlinie Friesenheim  
Sachstandsbericht zur Kostenentwicklung des Bauabschnittes 1  
„Hohenzollernstraße“ und dem Beschluss über die vertiefte Prüfung von Alternativen  
Stadtbahnlinie 10  
Anwohnerversammlung am 23.09.2015**

Die betroffenen Anwohner wurden über Posteinwurf von Flyern zur Veranstaltung eingeladen. Insgesamt wurden ca. 200 Flyer in die Haushalte verteilt

Am 23.09.2015 waren insgesamt 62 Anwohner aus dem Gebiet zwischen Marienkirche und Bremser Straße anwesend.

Die Veranstaltung wurde von Herrn Ortsvorsteher Priolo moderiert

Nach der Vorstellung der Maßnahme (Abschnitt Hohenzollernstraße zwischen Marienkirche und Ebertstraße) anhand einer Präsentation des Ingenieurbüros Millioud wurde die Planung mit den Anwohnern diskutiert.

Folgende Punkte wurden besprochen:

**1. Planfeststellung – wer kann Einwände gegen die Planung erheben.**

Die Verwaltung führte aus, dass Einwände zu der Planung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nur von den Betroffenen (in der Regel Anwohner oder Grundstückseigentümer der angrenzenden Grundstücke) erhoben werden können.

## **2. Kann die Haltestelle Sternstraße zurückverlegt werden**

Der Fragesteller wurde von Herrn Priolo darauf hingewiesen, dass diese Frage nicht innerhalb des heute zu behandelnden Abschnittes liegt. Die Frage wurde nicht weiter im Plenum behandelt.

## **3. Ist ein Abbiegen an der Bremserstraße in Richtung Klinikum für den stadteinwärts fahrenden Verkehr möglich?**

Das Einbiegen in Richtung Klinikum ist für den stadteinwärts fahrenden Verkehr an der Bremserstraße möglich.

## **4. Wie kann der Verkehr von der Bessemerstraße (rechts rein / rechts raus) in Richtung Innenstadt fahren**

Der Verkehrsteilnehmer müsste zunächst rechts ab in die Hohenzollernstraße einbiegen. Dann stehen ihm drei Möglichkeiten für das Ziel Innenstadt zur Verfügung.

- Wendemöglichkeit an der Pettenkoferstraße
- Über die Pettenkoferstraße zur Erzbergerstraße, dort in Richtung Innenstadt weiterfahren.
- Über die Pettenkoferstraße zur Luitpoldstraße, dort in Richtung Innenstadt weiterfahren.

## **5. Warum sind bei der Planung keine Flächen für Fahrradfahrer ausgewiesen?**

Wegen der Breite von 3,50 m im Bereich der Haltestellen ist keine durchgängige Ausweisung von für den Fahrradverkehr vorbehaltenen Flächen möglich. Ebenso ist die im übrigen Streckenbereich vorhandene Fahrbahnbreite von 4,25 relativ gering. Daher hat man sich im Rahmen der Planung entschieden zunächst keine entsprechende Markierung darzustellen. Ob Fahrradstreifen oder Schutzstreifen markiert werden sollen wird zu einem späteren Zeitpunkt, bei Bedarf diskutiert. Dies ist möglich, da die Streifen keine Auswirkungen auf die baulich, durch die Bordsteine festgelegte Fahrbahnbreite haben.

Die Sinnhaftigkeit der Schutzstreifen wird derzeit in Fachkreisen diskutiert.

**6. Die an manchen Einmündungen nur noch mögliche Fahrbeziehung „rechts rein / rechts raus“ führt zu zusätzlichen Umwegen und damit zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung innerhalb der Quartiere.**

Eine Überprüfung der Verkehrsverhältnisse hat ergeben, dass die aus den abgehängten Nebenstraßen kommenden Verkehre als gering einzustufen sind. Es wurden nur wenige Anliegerverkehre festgestellt im Vergleich zum restlichen Verkehrsaufkommen, so dass diese Lösung zumutbar erscheint.

**7. Im Einmündungsbereich der Hohenzollernstraße in die Bürgermeister-Grünzweig-Straße sind regelmäßige Rückstaus vorhanden, die über die Einmündung der Friedrich-Gauß-Straße in Richtung Pettenkofferstraße hinausgehen. Es wird angeregt diese Einmündung zu signalisieren.**

Die Einmündung Hohenzollernstraße/ Bürgermeister-Grünzweig-Straße ist nicht Bestandteil der derzeitigen Planung. Wir werden die Anregung mitnehmen und innerhalb der Verwaltung diskutieren.

**8. Weitere Anregungen zur Ausbildung der Einmündung Hohenzollernstraße/ Bürgermeister-Grünzweig-Straße:**

- Aus der Hohenzollernstraße soll nur das Abbiegen nach rechts möglich sein.
- Reduzierung der Fahrstreifen der Hohenzollernstraße im Bereich zwischen Bürgermeister Grünzweigstraße und Carl-Friedrich-Gauß-Straße auf eine Fahrspur.

**9. Welche Auswirkungen hat die Planung auf den Baumbestand im Planungsbereich**

Soweit dies möglich ist werden die vorhandenen Bäume erhalten. Allerdings ist dies nicht durchgehend möglich, da einzelne Bäume der neuen Querschnittsgestaltung im Wege stehen. Anhand einer landespflegerischen Begleitplanung wird sichergestellt, dass der Wegfall von Bäumen durch Neupflanzungen ausgeglichen wird.

**10. Ist eine Vollsignalisierung des Knotens Benzstraße möglich um hier Wendefahrten zu ermöglichen (Forderungen von der Gewerbetreibenden in diesem Bereich).**

Dem Anwohner wurden folgende Möglichkeiten genannt um eine Vollsignalisierung der Benzstraße nochmals in die Diskussion einzuspeisen:

- Schreiben an den Baudezernenten
- Einspruch beim Planfeststellungsverfahren

**11. Fehlende Querung der Hohenzollernstraße auf Höhen des Sportplatzes für Schüler (Röntgenstraße)**

Es besteht derzeit eine Quermöglichkeit im Bereich der Bessemerstraße und der Pettenkoferstraße. Die Röntgenstraße liegt zwischen den beiden Straßen. Der Zugang zum Sportplatz ist ca. 45 m von der unsignalisierten Querung im Bereich der Haltestelle Heinrich-Ries-Straße und ca. 75 m von der signalisierten Querung Bessemerstraße entfernt. Die Quermöglichkeit Bessemerstraße wurde so angeordnet, dass sie im unmittelbaren Bereich eines direkten Durchgangs zur Erzbergerstraße liegt.

*(Anmerkung außerhalb der Veranstaltung: Für die Schüler der Goetheschule wäre es möglich über die Pettenkoferstraße oder die Bessemerstraße zum Sportplatz zu laufen, damit könnten Sie eine der beiden gesicherten Quermöglichkeiten nutzen. Die Wege sind nur unwesentlich länger. Da es sich hier um eine Grundschule handelt ist davon auszugehen, dass die Klassen in Begleitung ihrer Lehrer zum Sportgelände gehen. Es ist daher in der Verantwortung der Lehrer einen entsprechend sicheren Weg zu wählen).*

### **12. Nutzenkosten/ Lastenausgleich. Wurde überprüft ob die Kosten der Maßnahmen in einer positiven Relation zum Nutzen stehen?**

Diese Prüfung wurde bereits im Vorfeld der Maßnahme durchgeführt. Als Ergebnis wurde damals festgehalten, dass es Sinn macht die Stadtbahnstrecke Friesenheim auszubauen. Für die Durchführung der Maßnahme liegen entsprechende Beschlüsse des Bau- und Grundstücksausschusses und es Stadtrates vor.

### **13. Radfahrer werden Bürgersteige mitbenutzen**

Einwand blieb unkommentiert.

### **14. Was bedeutet niveaugleich/behindertengerecht für die Marienkirche**

Das Niveau der Bahnsteige wird auf ca. 30 cm angehoben. Damit ist ein Einstieg in die Bahn ohne Höhenunterschied zum Bahnsteig möglich. Die Bahnsteige werden mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

### **15. Können Plätze für Carsharing eingerichtet werden. Vorschlag Parkplatz an der Marienkirche**

Hierzu bedarf es noch einer rechtlichen Klärung ob quasi private Parkplätze in einer öffentlichen Verkehrsfläche ausgewiesen werden können. Im Projekt sind keine Carsharing-Parkplätze vorgesehen.

### **16. Können durch die Einrichtung einer Streckengeschwindigkeit von Tempo 30 die Signalanlagen reduziert werden oder ganz entfallen.**

Die Notwendigkeit der Signalisierung ist nicht von der Fahrgeschwindigkeit abhängig sondern dem Queren der Gleistrasse durch den Individualverkehr geschuldet – Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde.

### **17. Warum werden nicht nur die Gleise erneuert und der Rest bleibt wie er ist**

Die Gleise in der Hohenzollernstraße müssen erneuert werden. Die dafür notwendigen Kosten können ohne Unterstützung des Landes von der Stadt Ludwigshafen nicht aufgebracht werden. Um Zuwendungen des Landes zu erhalten müssen Verbesserungen für den ÖPNV erfolgen. Eine solche Verbesserung ist der eigene Gleiskörper.

### **18. Die Rettungsfahrten zum Klinikum erfolgen über die Hohenzollernstraße. Wie ist dies künftig möglich?**

Laut Auskunft des Klinikums (Besprechung mit Klinikum) erfolgen diese in der Hauptsache über die Erzbergerstraße und die Bremserstraße. Hier ist keine Behinderung vorgesehen.

Im Anschluss an die allgemeine Fragerunde wurden Einzelgespräche geführt.

Außerdem hatten die Anwohner Gelegenheit Anregungen und Fragen schriftlich auf vorbereiteten ausgelegten Zetteln zu formulieren oder sich für Einzelgespräch in eine Liste einzutragen.

Da die Einzelgespräche an mehreren Stellen von verschiedenen Ansprechpartnern geführt wurden ist hier keine vollständige Niederschrift möglich. Zum Teil wurden nur Detailfragen zu den in der allgemeinen Fragerunde angesprochenen Fragen diskutiert.

## **19. Anwohnerin im Bereich der Pettenkoflerstraße**

Die Parkplätze im Bereich der Anwesen Hohenzollernstraße 11, 13, 15 entfallen im öffentlichen Bereich. Diese dienen heute auch zur Anlieferung der Kunden. Künftig ist dies hier nicht mehr möglich. Die Anwohnerin fragt daher nach, wie dies künftig sichergestellt werden kann.

Da in diesem Bereich keine ausreichende Breite des Straßenraumes zur Verfügung steht und wegen der Gleistrassierung können hier keine Parkplätze hergestellt werden. Auch heute ist hier das Parken nur möglich wenn die Fahrzeuge halb auf dem Gehweg und der Fahrbahn. Um Parkplätze herzustellen ist daher hier der Erwerb von Privatgelände erforderlich. durch

Eine andere Möglichkeit wäre, dass auf dem Privatgelände, Stellplätze errichtet würde.

Die Anwohnerin bittet den weiteren Ablauf des Verfahrens aufzuzeigen.

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

- Behandlung des Einwandes in der Planungsgruppe.
- Vorlage der Planung in den politischen Gremien zur Genehmigung.
- Durchführen des Planfeststellungsverfahrens.

## **20. Anwohner im Bereich der Kreuzung Sternstraße**

Der Anwohner sieht keine Möglichkeit zur Belieferung seines Geschäftes. Er hat Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Sternstraße da eine Fahrspur aus der Hohenzollernstraße wegfällt (Rechtsabbiegestreifen)

## **21. Teilnehmer an der Anwohnerversammlung**

Warum ist die Kreuzung Riedsaumstraße vollsignalisiert?

Es handelt sich hier um die letzte Wendemöglichkeit vor der Sternstraße

## **21. Teilnehmer an der Anwohnerversammlung**

Bahnsteig ist im Plan mit 61 m ausgewiesen. Die tatsächliche Bahnsteiglänge in der Geraden beträgt jedoch nur 40 m. Die restlichen 21 m liegen im Bogen und können nicht als behindertengerechter Bahnsteig genutzt werden.

## **22. Schreiben eines Anwohners im Bereich Pettenkoflerstraße**

Wegfallende Parkplätze und Ladeflächen (PKW + Anhänger). Was passiert mit dem vorhandenen Behindertenparkplatz. Bleiben die Anwohnerparkplätze?

Beantwortung siehe Pkt. 19.

## **23. Schreiben eines Anwohners im Bereich der Kreuzung Sternstraße**

Keine Haltemöglichkeit vorm Haus für Ein- und Aussteigen von behindertem Kind (gehbehindert). Kostenbefreiung für Straßenreinigung, da er eine Steigerung des Schmutzes durch Haltestellennutzung erwartet. Bereits heute wird zu wenig gereinigt.

## **24. Schreiben eines Anwohners aus dem Bereich Carl-Friedrich-Gauß-Straße**

Lichtsignalanlage an der Einmündung Bgm.-Grünzweig-Straße /Hohenzollernstraße. Bereits heute stauen sich die Fahrzeuge bis nach der Carl-Friedrich-Gauß-Straße zurück. Er erwartet eine Verschlechterung durch die LSA an der Einmündung der Carl-