

TOP (wird durch 1-134 vergeben)

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	31.01.2022	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

Ergänzung zur Sitzung des Bau- und Grundstücksausschusses

Stadtbahnlinie Friesenheim

Sachstandsbericht zur Kostenentwicklung des Bauabschnittes 1 "Hohenzollernstraße" und dem Beschluss über die vertiefte Prüfung von Alternativen.

1. Antrag

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.

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
Januar 2017 Einreichung Förderantrag	18,50 Mio. EUR	8,75 Mio. EUR	3,52 Mio. EUR	6.23 Mio. EUR
Dezember 2018 Nachrichtl. In der Maßnahme-genehmigung des BA Alt-Friesenheim	23,48 Mio. EUR	11,10 Mio. EUR	4,40 Mio. EUR	7,98 Mio. EUR
August 2021 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

	Planfestgestellte Variante	Bestandsausbau
Erforderliche Ausbaubeiträge Insgesamt	10.000.000 EUR	4.400.000 EUR
Bereits im Straßenausbauprogrammen berücksichtigt	5.470.000 EUR	5.470.000 EUR
Erforderliche zusätzliche Ausbaubeiträge	4.530.000 EUR	Keine

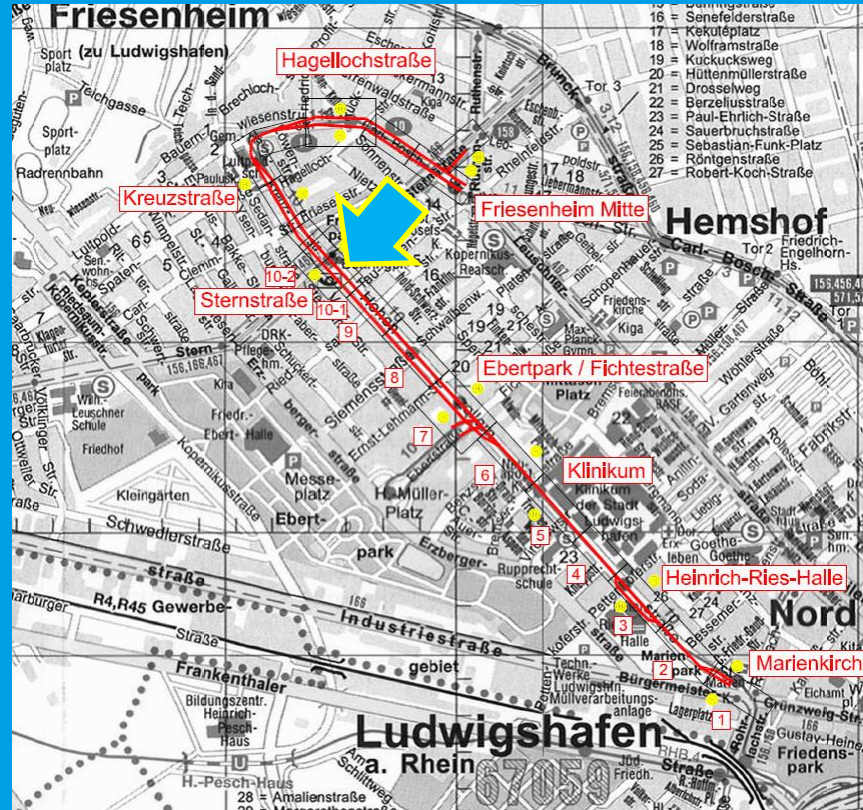
Planfeststellungslösung Bauabschnitt „Hohenzollernstraße“



Bauabschnitt

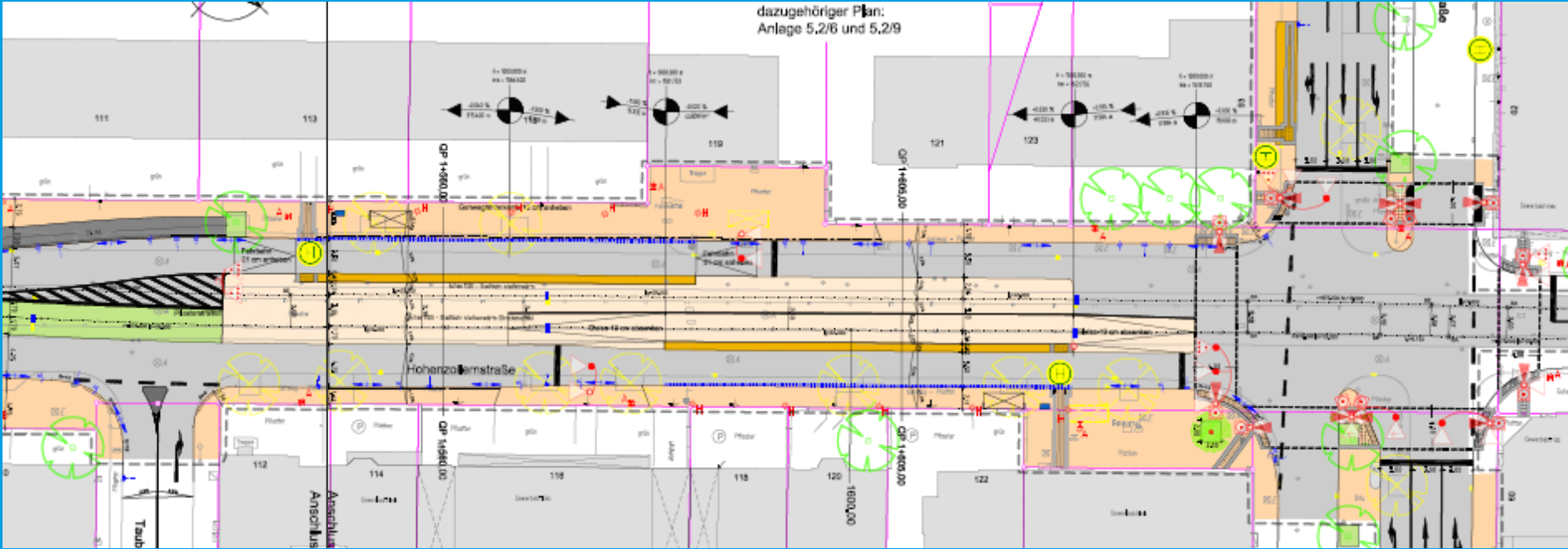
- Marienkirche bis Sternstraße
- Herstellung eines eigenen Gleiskörpers für die Stadtbahn
- Länge des Bauabschnittes 1,1 km

Planfeststellungslösung Haltestelle Sternstraße

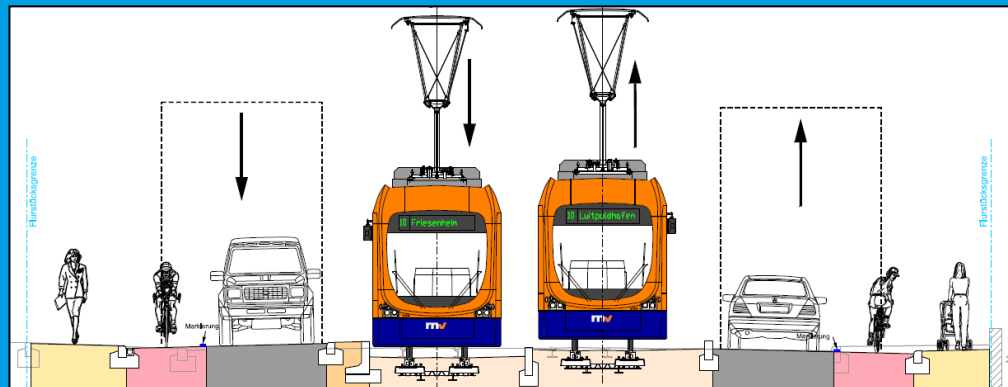
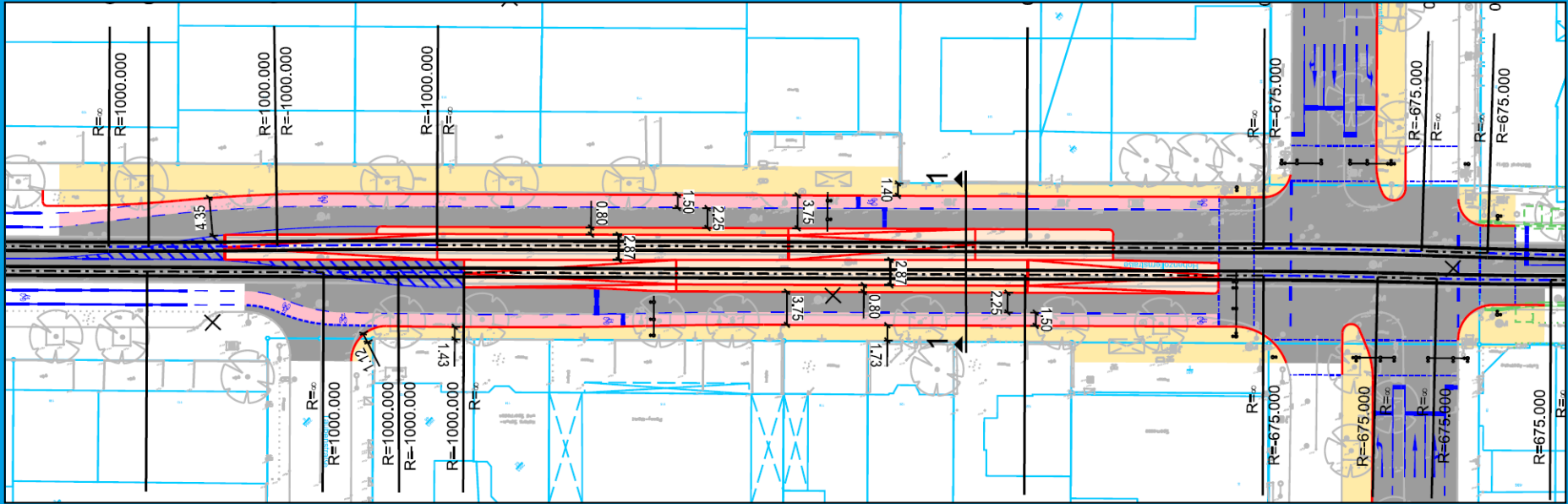


Planfeststellungslösung Haltestelle Sternstraße

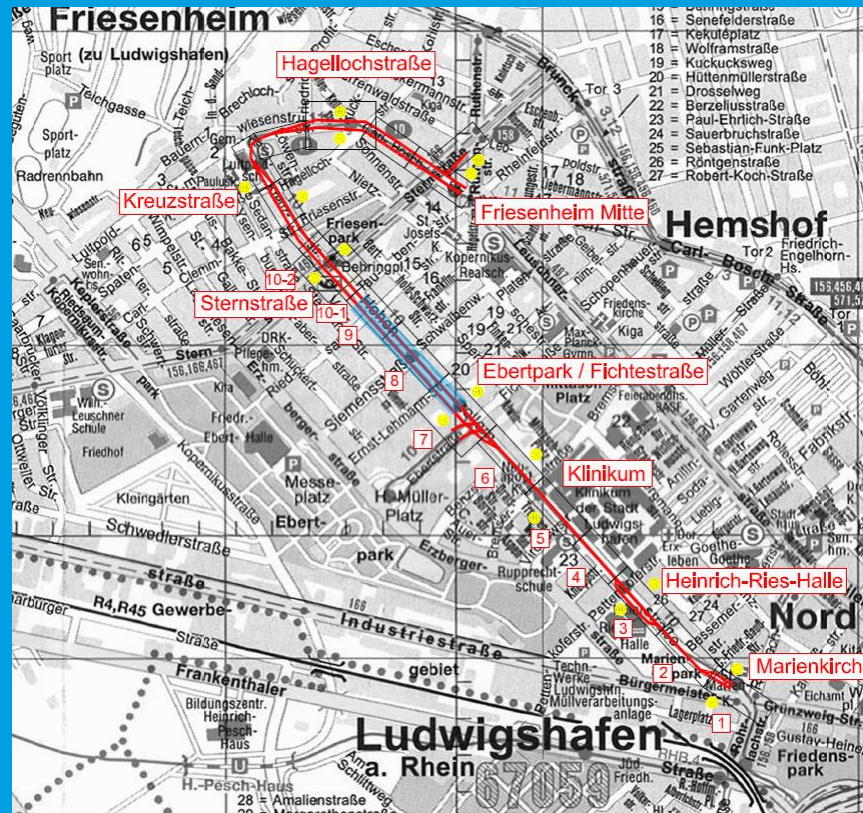
dazugehöriger Plan:
Anlage 5.2/6 und 5.2/9



Bestandsausbau Haltestelle Sternstraße



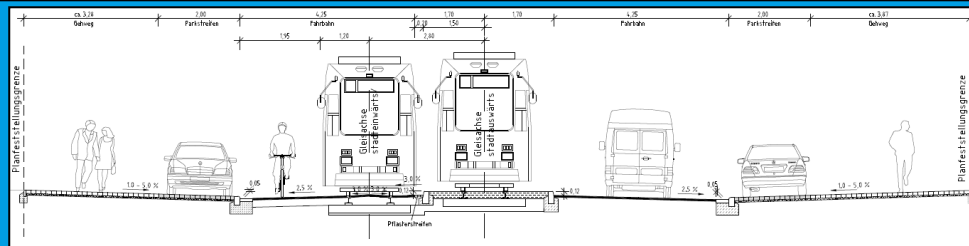
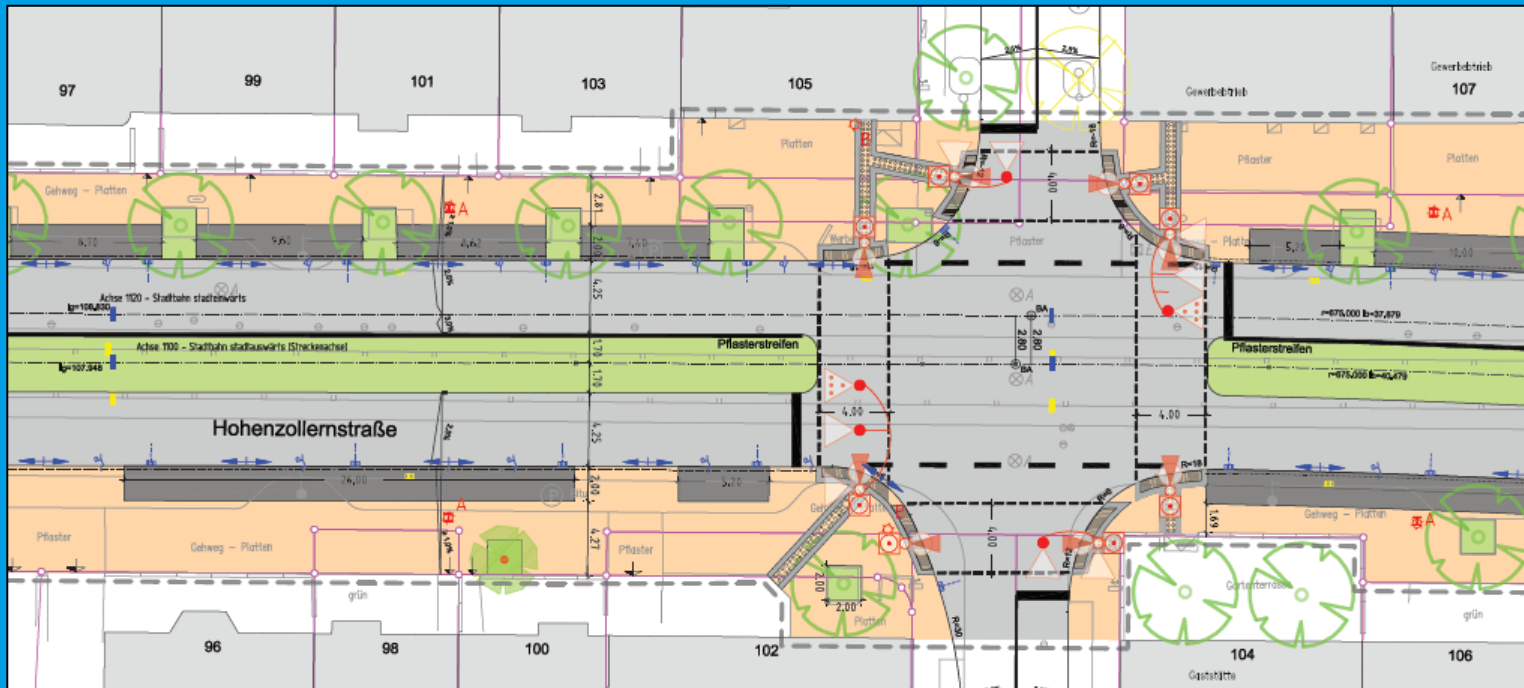
Planfeststellungslösung Hohenzollernstraße zweigleisiger Abschnitt auf geteiltem Bahnkörper



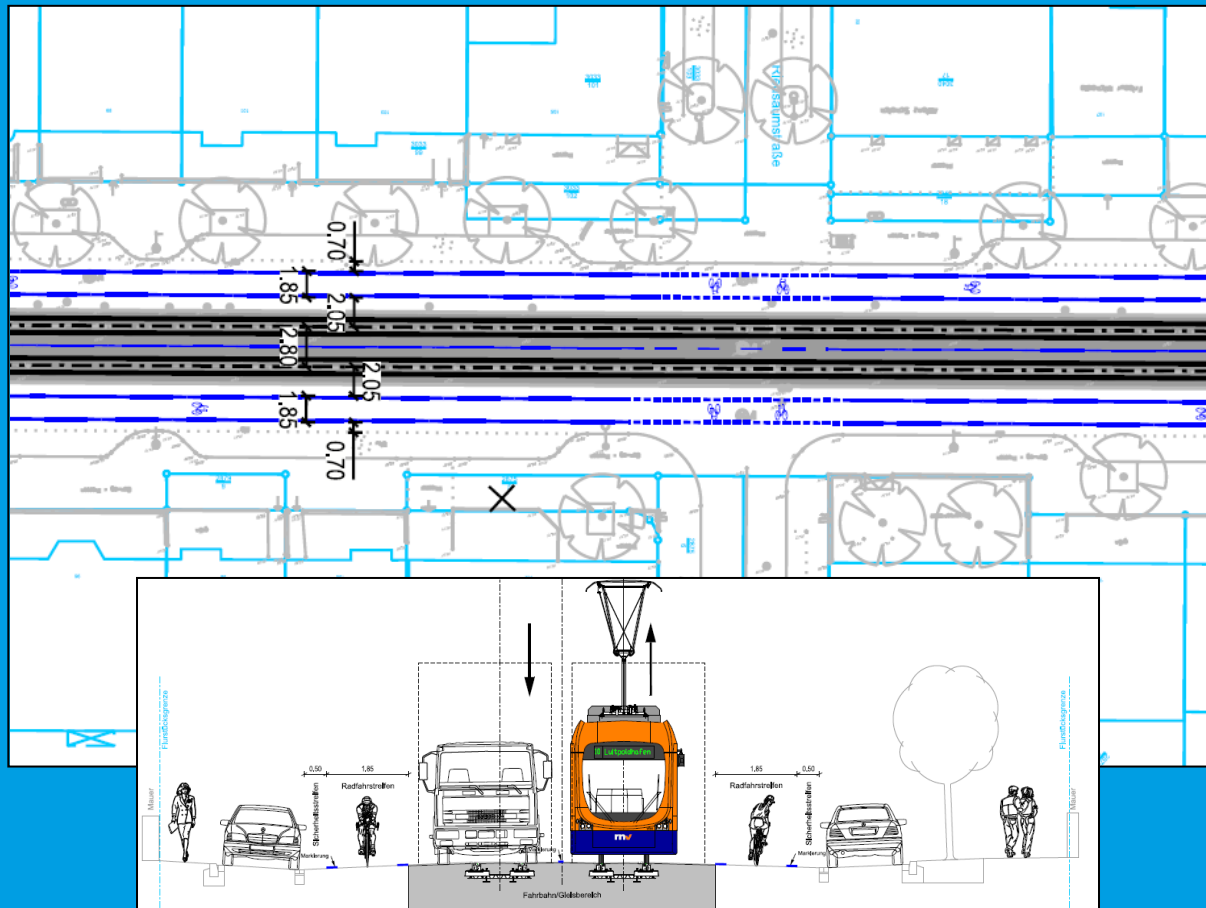
Planfeststellungslösung

Hohenzollernstraße

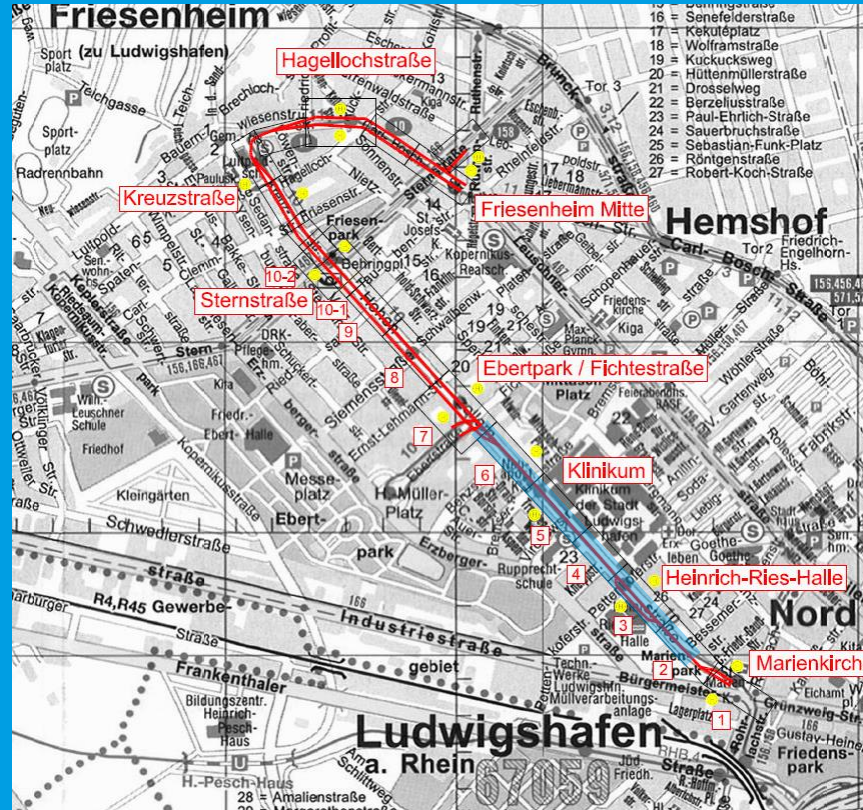
zweigleisiger Abschnitt auf geteiltem Bahnkörper (Bereich Sternstraße)



Bestandsausbau Hohenzollernstraße (Bereich Sternstraße)

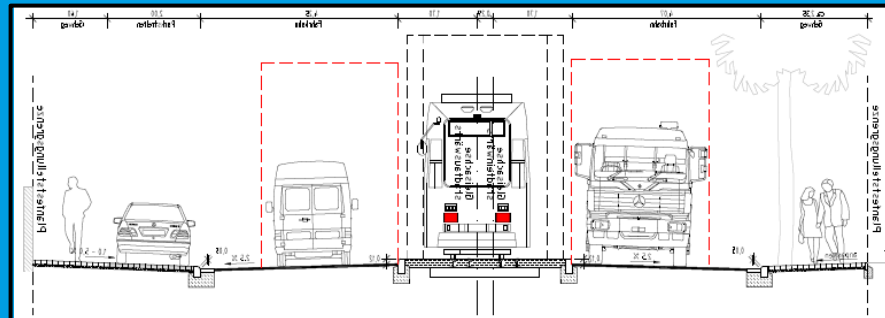
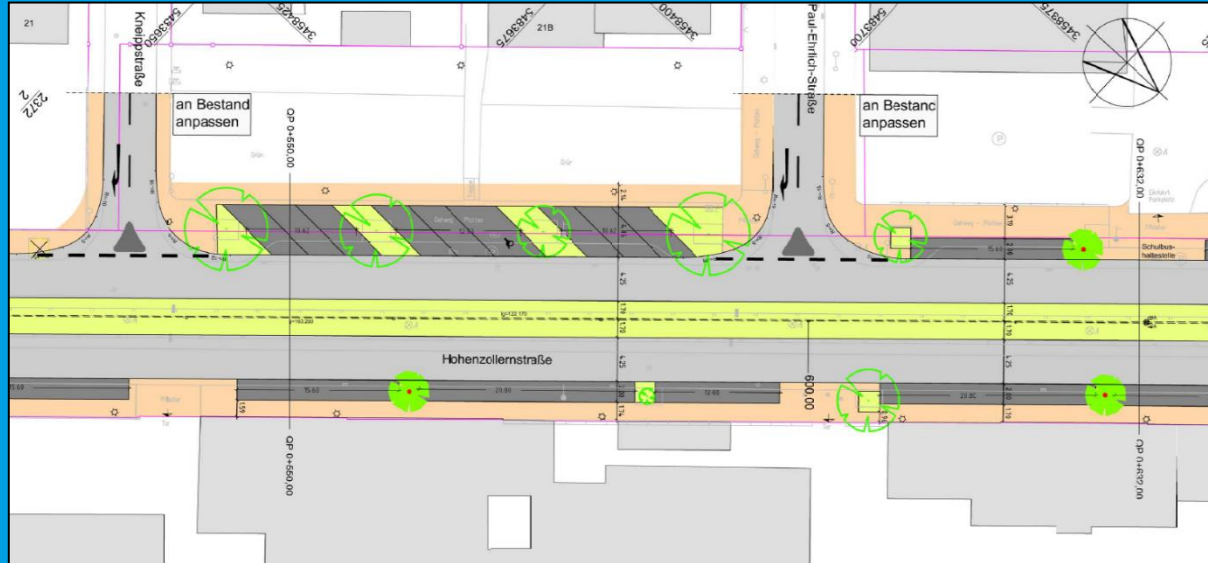


Planfeststellungslösung Hohenzollernstraße eingleisiger Abschnitt auf eigenem Bahnkörper

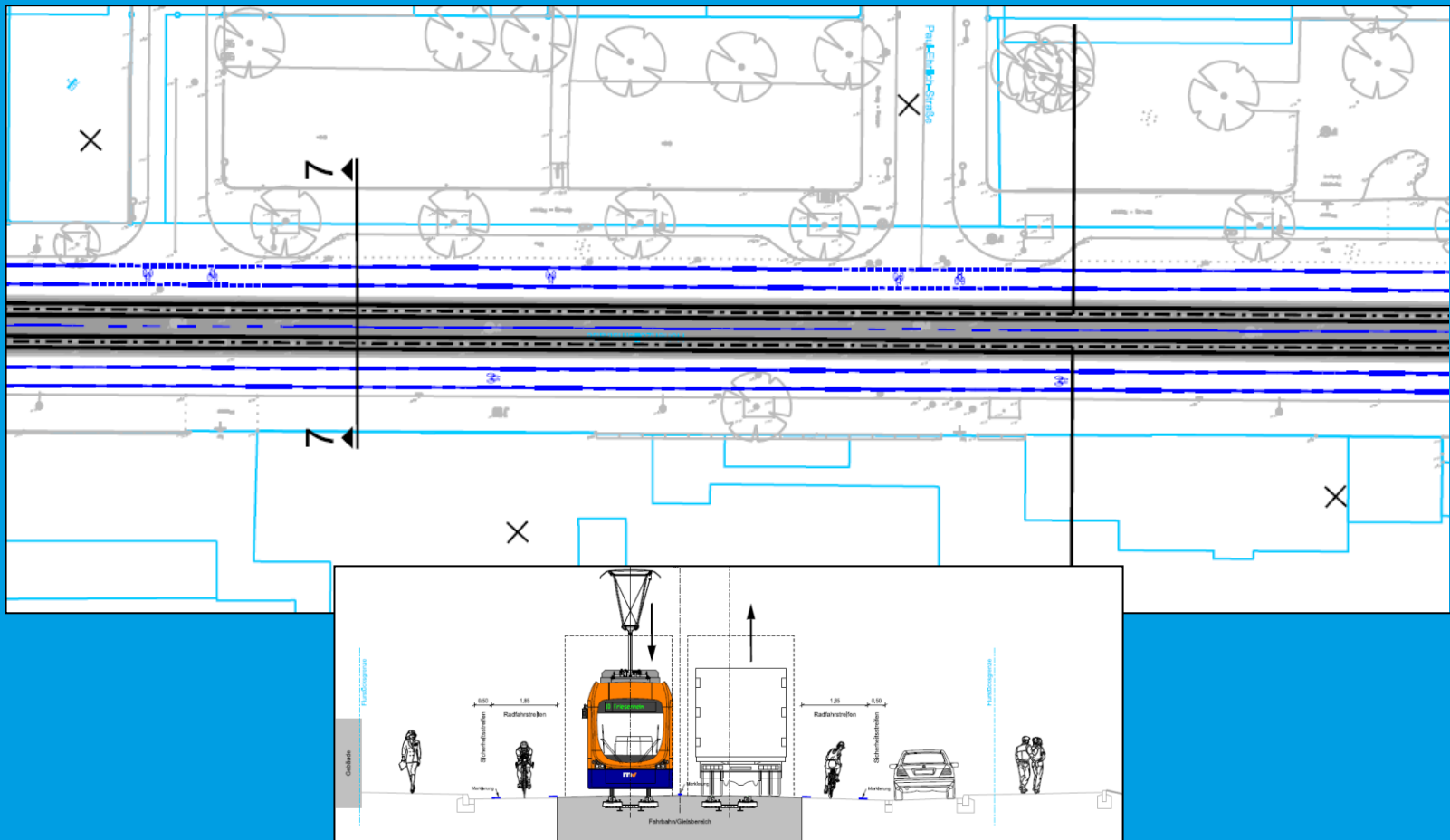


Planfeststellungslösung Hohenzollernstraße

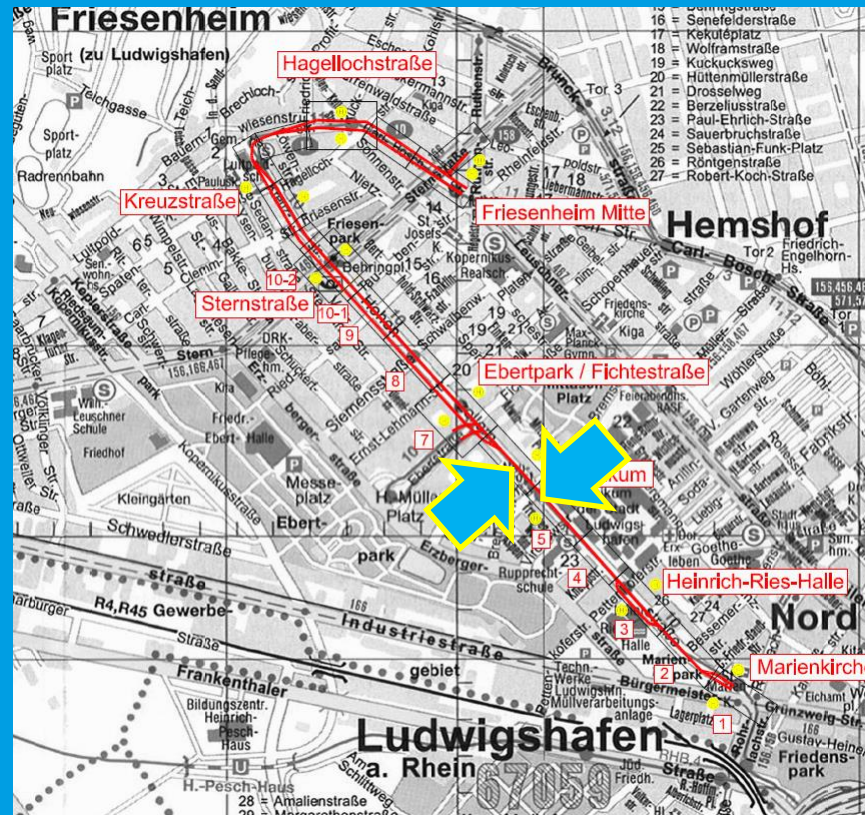
eingleisiger Abschnitt auf eigenem Bahnkörper (Bereich Klinikum)



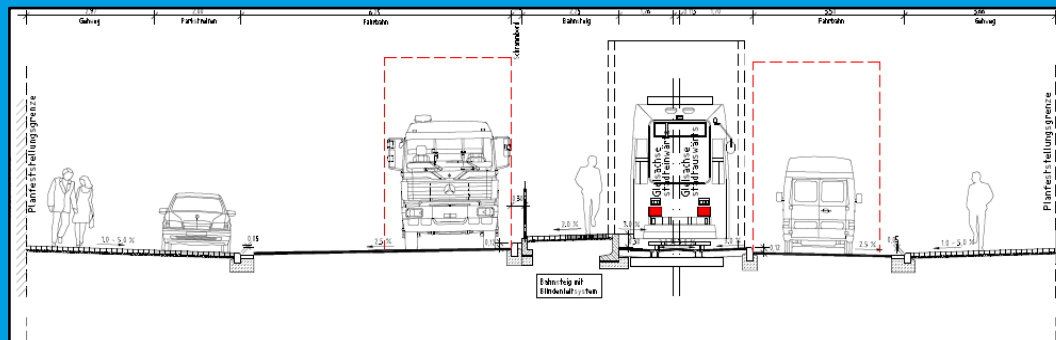
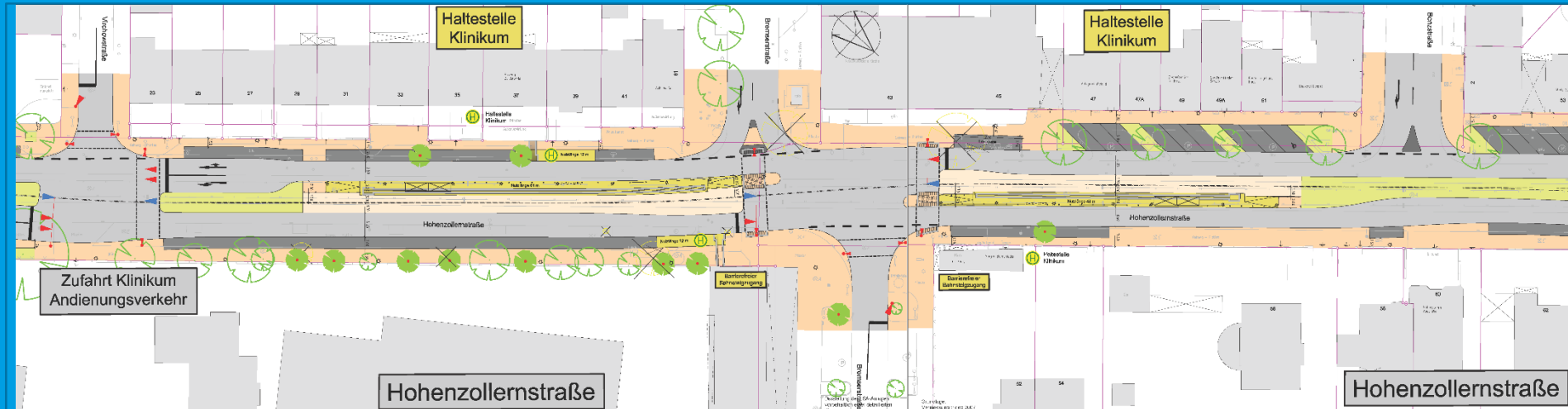
Bestandsausbau Hohenzollernstraße (Bereich Klinikum)



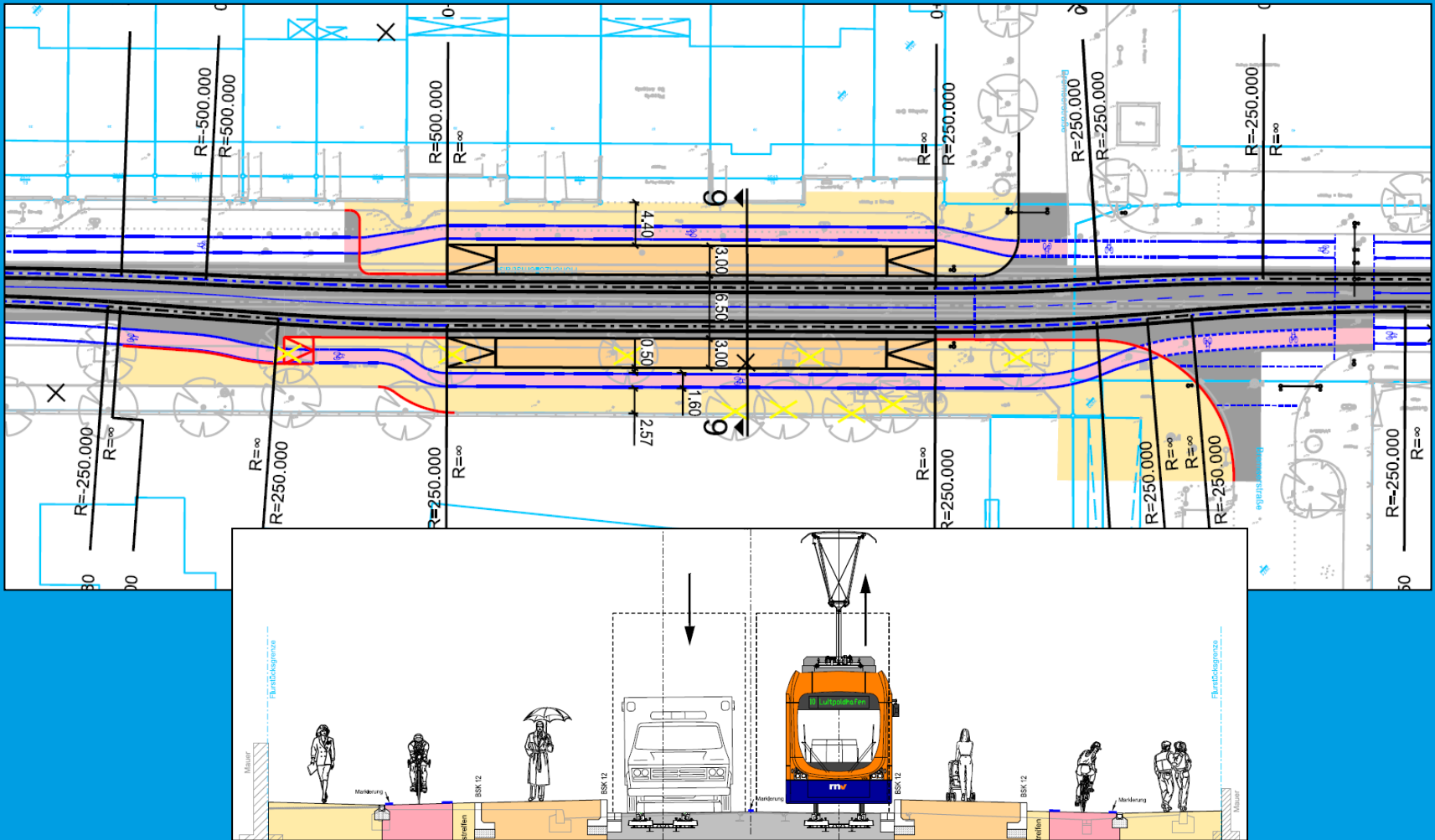
Planfeststellungslösung Haltestelle Klinikum



Planfeststellungslösung Haltestelle Klinikum

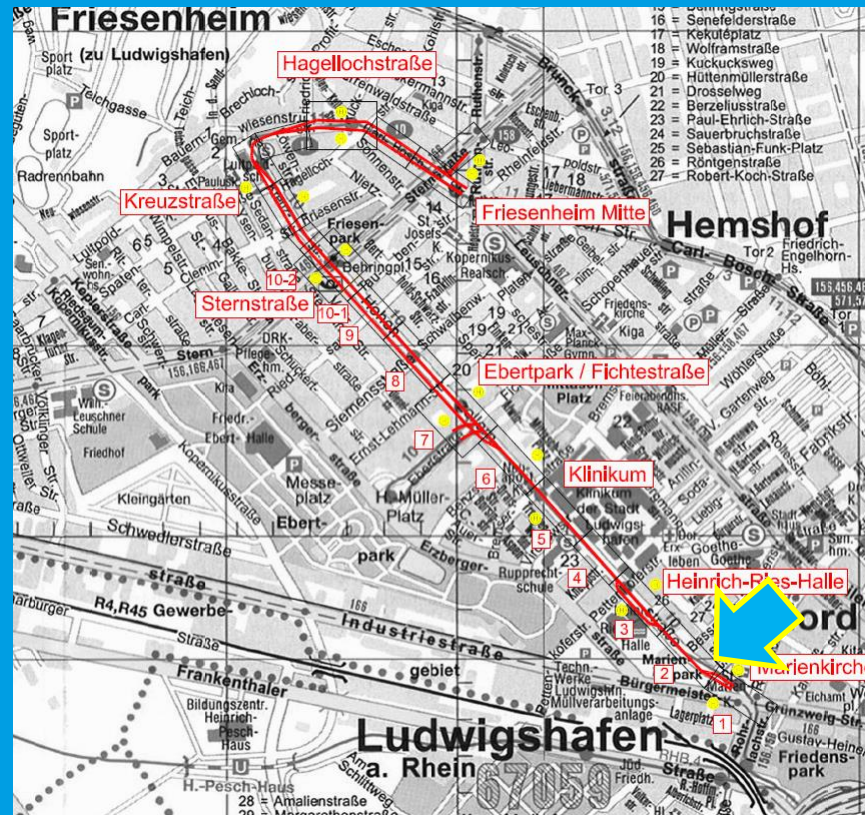


Bestandsausbau Haltestelle Klinikum

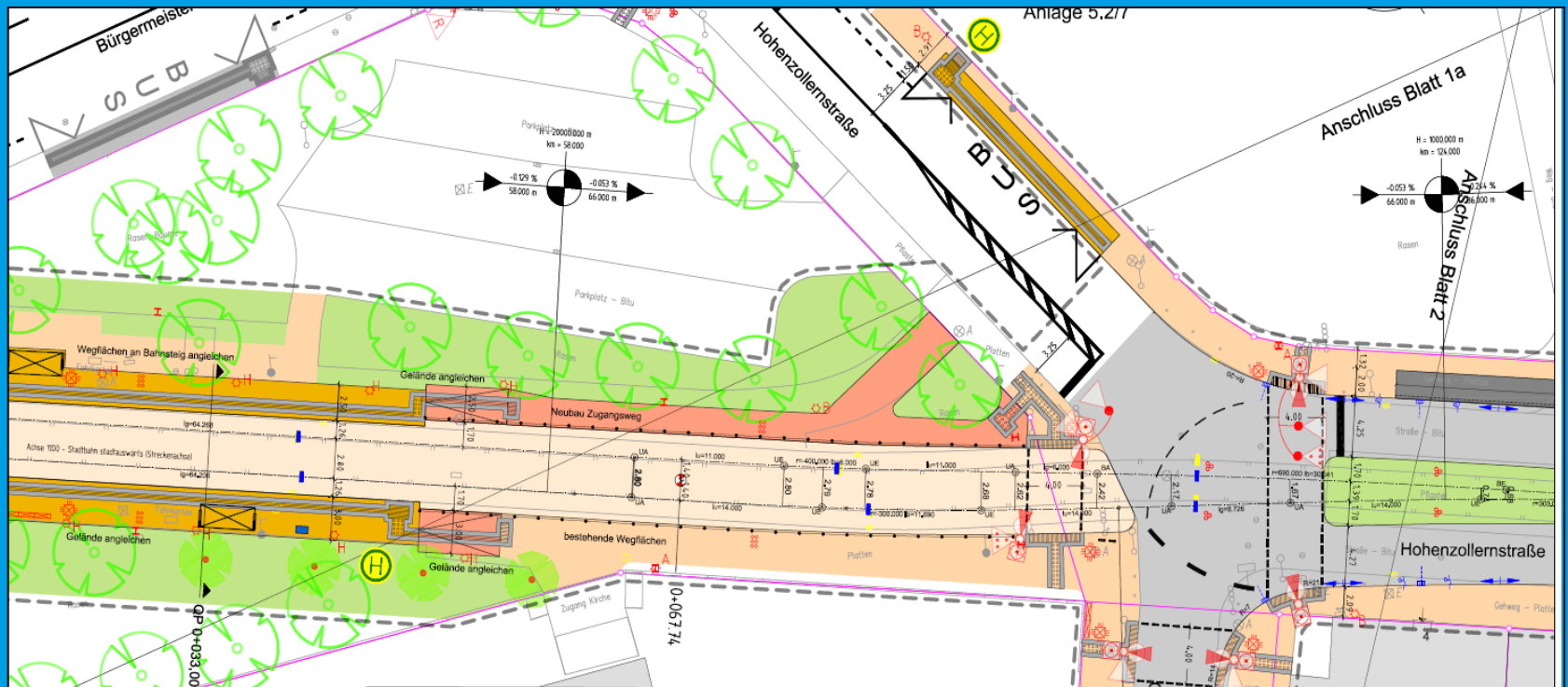


Planfeststellungslösung

Haltestelle Marienkirche/Carl-Friedrich-Gauß-Straße

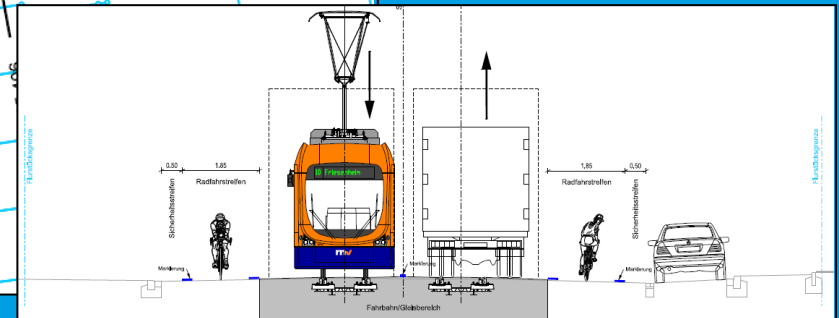
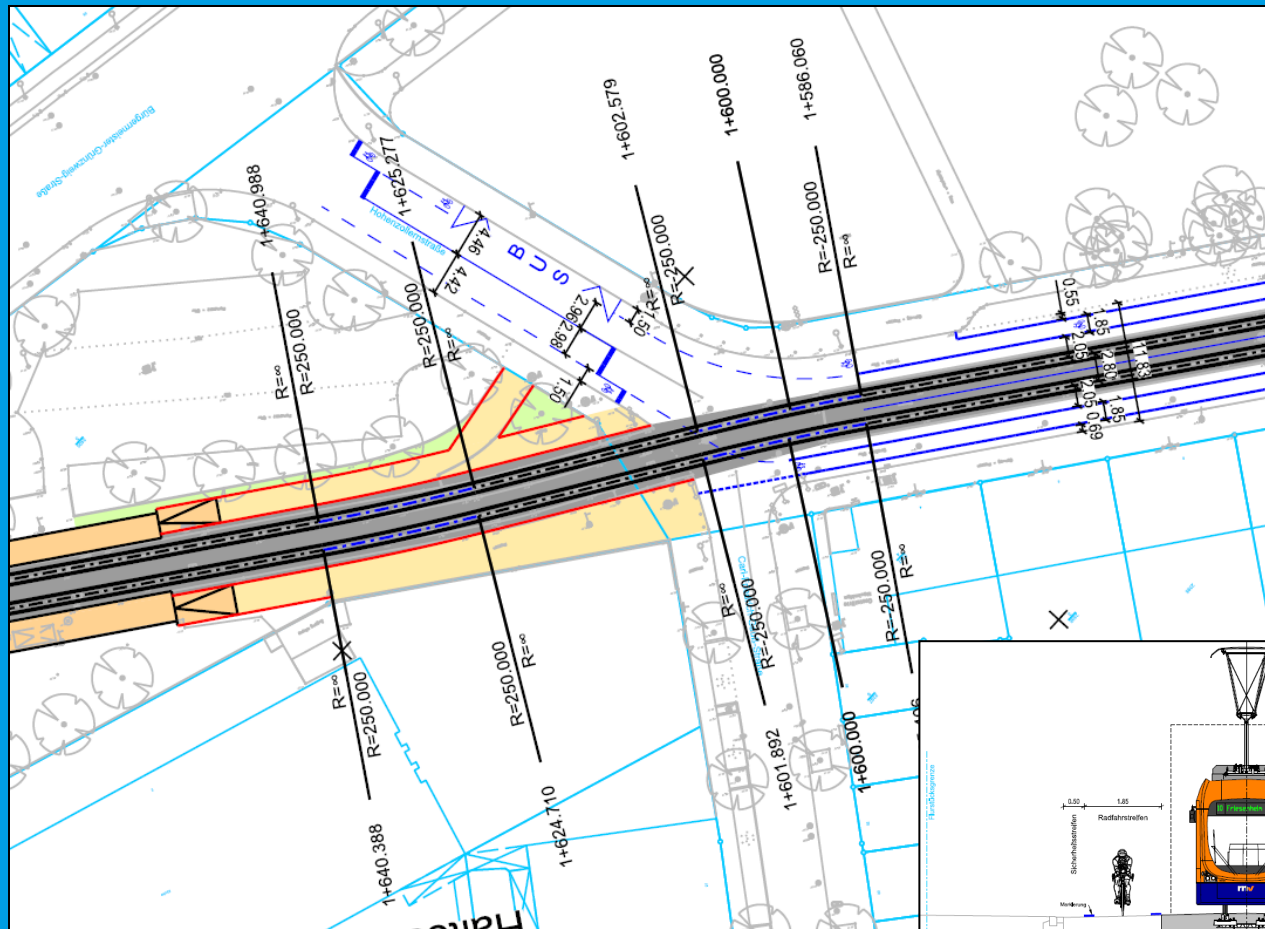


Planfeststellungslösung Haltestelle Marienkirche/Carl-Friedrich-Gauß-Straße

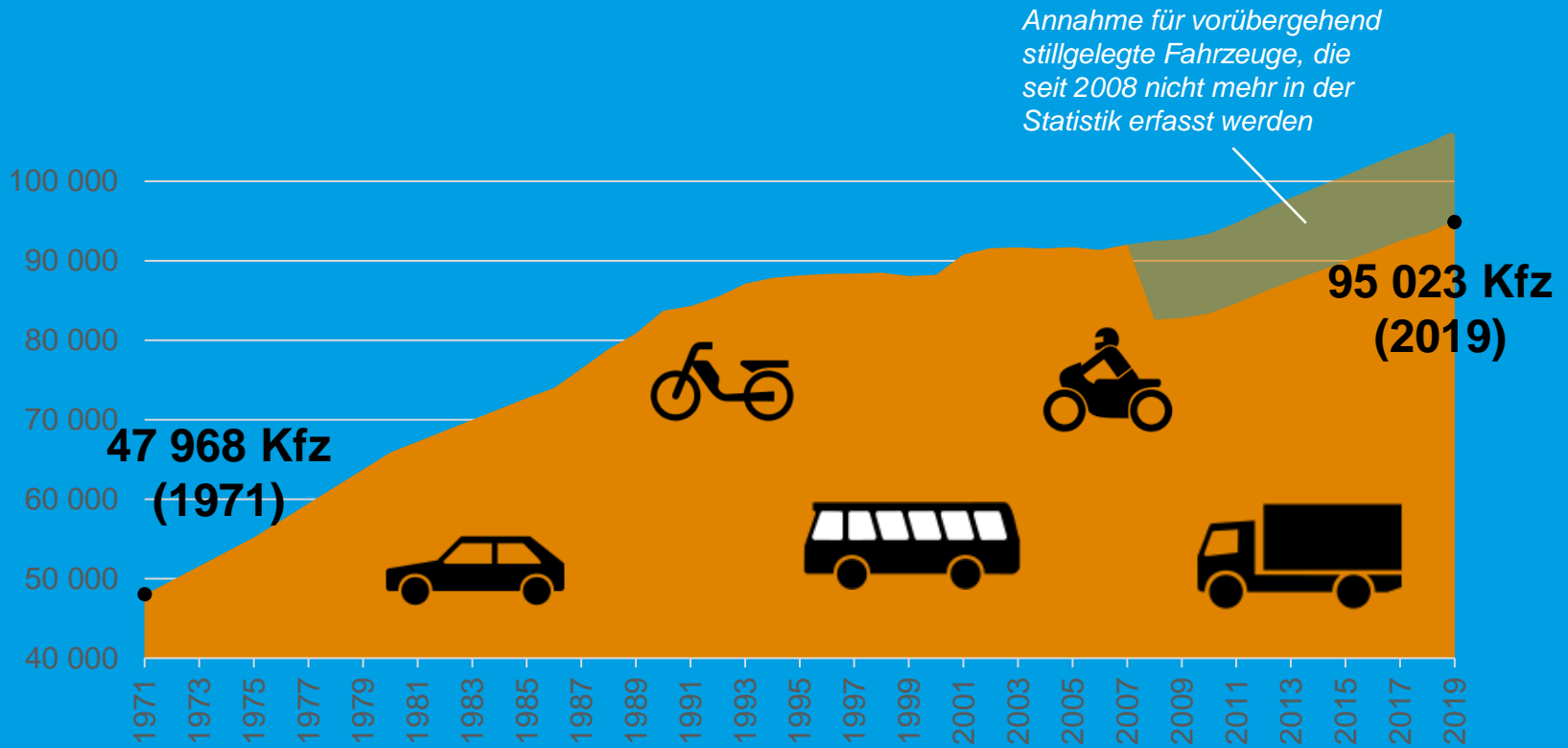


Bestandsausbau

Haltestelle Marienkirche/Carl-Friedrich-Gauß-Straße



Kfz-Bestand in Ludwigshafen von 1971 bis 2019



Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt
Werte ab 2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge

Dieser Trend ist nur durch einen leistungsfähigen und zukunftsorientierten ÖPNV und ein gutes Angebot für Radfahrende aufzuhalten!

Stadtbahn in Friesenheim

Szenario 1

Rückblick Jahrtausendwende

Linie 10: Alt-Friesenheim – Ebertpark (Stichfahrt) – Klinikum – Hbf – Berliner Platz – Luitpoldhafen (15'-Takt)
Linie 11: Alt-Friesenheim – BASF – Rathaus – Berliner Platz – Luitpoldhafen (20'-Takt)
Stichfahrt Ebertpark und Linie 11 entfielen 2005

Szenario 2

Normalzustand gemäß Nahverkehrsplan (NVP)

Linie 10: Friesenheim Mitte – Klinikum – Hbf – Berliner Platz – Luitpoldhafen (15' Takt)
keine Bedienung Ebertpark, kein Verkehr über die Gleisverbindungen Sternstr. bzw. zur Hst. Schopenhauerstr.

Szenario 3

Hohenzollernstraße als Umleitungsstrecke (während der Streckensperrungen unter der Hochstraße Süd)

Linie 6/6A sowie 7 umgeleitet über ... Kaiser-Wilhelm-Straße – Hbf – Klinikum – Ebertpark (jeweils 10'-Takt)
zusätzl. Verstärkerfahrten Linie 7 in HVZ → **15 Fahrten pro Std. und Richtung bzw. ø 4'-Takt (rechnerisch)**
Linie 10: ersetzt durch SEV Ebertpark – Friesenheim Mitte sowie Linien 6/6A und 7

→ **Dieses Angebotskonzept wäre mit einer eingleisigen Strecke nicht umsetzbar gewesen!**

Szenario 4

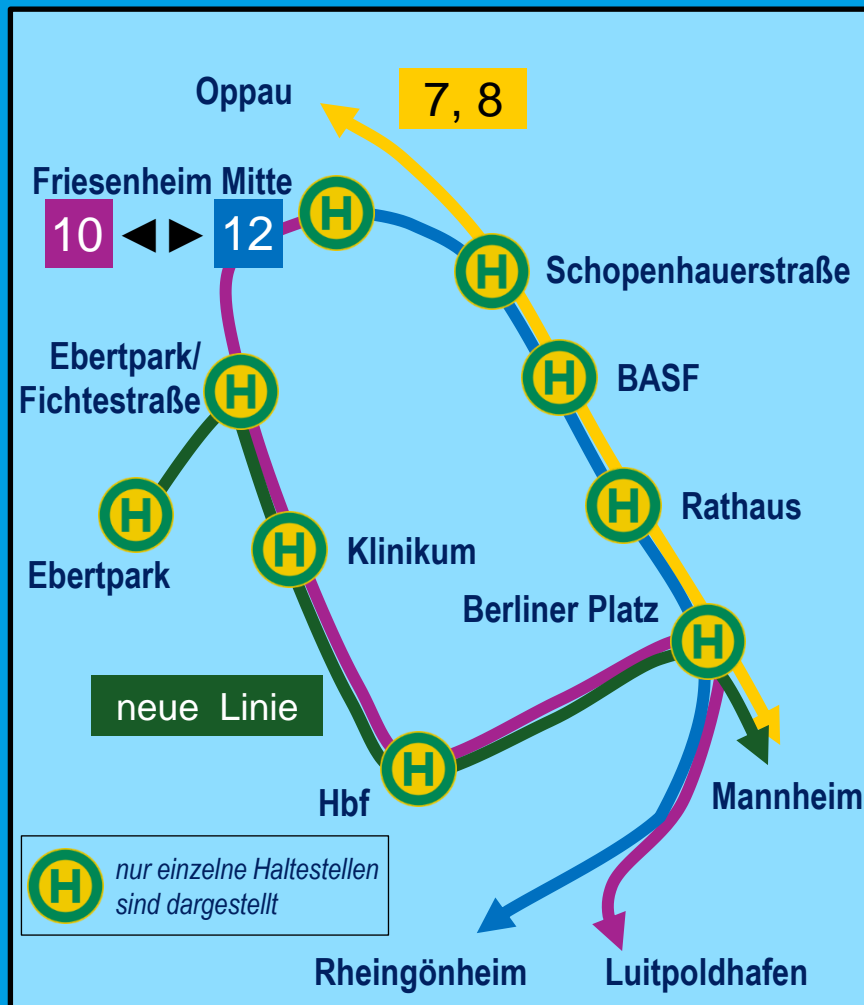
Zukunftsperspektive

Linie 10: Friesenheim Mitte – Klinikum – Hbf – Berliner Platz – Luitpoldhafen (20'-Takt)
Linie 12 Express: Friesenheim Mitte – BASF – Rathaus – Berliner Platz – Giuliani – Rheingönheim (20'-Takt)
zusätzliche Linie zur Anbindung Ebertpark: Ebertpark – Klinikum – Hbf – Berliner Platz – Mannheim (20'-Takt)

→ **Dieses Angebotskonzept wäre mit einer eingleisigen Strecke im Falle von Störungen (z. B. Verspätungen, zusätzliche Verkehre durch Umleitungen) nicht stabil umsetzbar!**

Stadtbahn in Friesenheim – Szenario 4

Zukunftsperspektive – Vorschlag Neukonzeption Angebot



- Linien 10 und 12 ganztägig im 20-Min.-Takt
- beide Linien sind in Friesenheim Mitte verbunden: alle Fahrten beider Linien gehen ohne Wartezeit ineinander über
- zusätzliche neue Linie im 20-Min.-Takt zur Hst. Ebertpark
- 10-Min.-Takt in der Hohenzollernstraße
- Berliner Platz – Alt-Friesenheim alle 10 Minuten, alternierend mit Linie 10 via Klinikum und Linie 12 via BASF
- aufwändiges Umsetzen in Friesenheim Mitte entfällt
- einheitliche Umsteigezeiten zu den anderen Linien im Netz (10-/20-Min.Takt)
- Direktverbindung von der Hohenzollernstraße nach Mannheim

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

Die Förderung der Bestandsvariante wurde vom MKUEM dem Grunde nach in Aussicht gestellt.

MKUEM – Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz

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