



# Linie 10 – 1. BA Hohenzollernstraße

## Aktueller Sachstand

rnv, Bereich Infrastruktur

Ludwigshafen, den 02.05.2024

- 1. Sachstand zur Umplanung der Linie 10**
- 2. Anwendung des Investitionsbeschleunigungsgesetzes (InvBeG)**
- 3. Vergleich der Lagepläne PFB mit Vorzugsvariante 3 und Einstufung des erforderlichen Planrechts**
- 4. Zusammenfassung der Ergebnisse**
- 5. Übersicht über die weiteren Planungsschritte**

# 1. Sachstand zur Umplanung der Linie 10

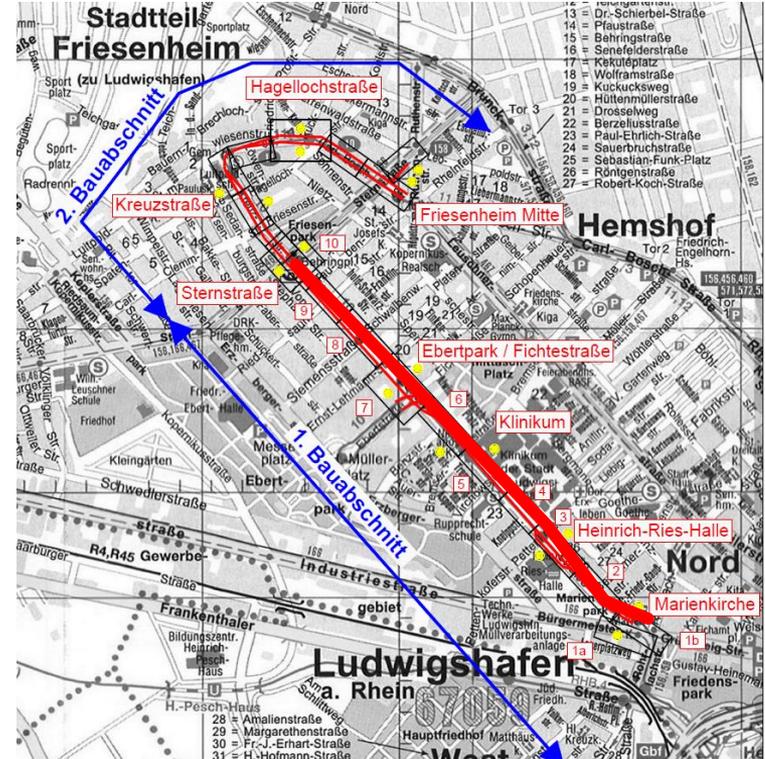
# 1. Sachstand zur Umplanung der Linie 10

## 1. BA. Hohenzollernstraße (PFB 2021)

Stand: Maßnahmenkosten für die planfestgestellte Lösung haben sich gegenüber 2018 deutlich erhöht. Gleichzeitig ermöglichen neue Förderstrukturen (Gründerneuerung) den Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper und somit den Wegfall der umstrittenen Eingleisigkeit (Kritik durch TAB).

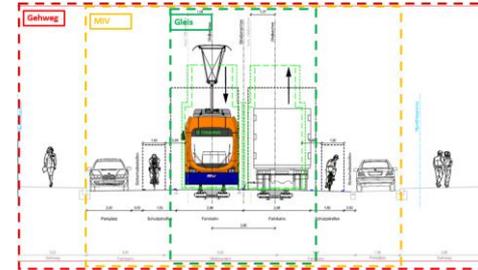
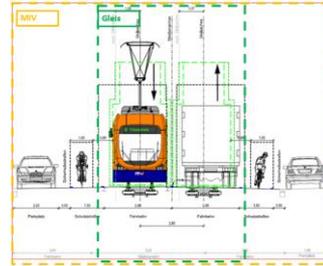
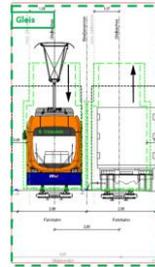
### Ziele der Umplanung

- Reduzierung der Gesamtkosten
- Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger
- Beschleunigung durch Verzicht auf Eingleisigkeit
- Optimierung der Fördermittel
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Optimierte Parkplatzbilanz
- Vermeidung des Wegfalls von Bäumen
- Bevorrechtigung der Bahn durch LSA an Kreuzungen
- Kanal (WBL) und Leitungen (TWL+) integrieren



# Varianten (inkl. Schutzstreifen für Radfahrer und Haltestellen)

- Variante 1 - Gleise
- Variante 2 - Fahrbahn
- Variante 3 - Fahrbahn und Gehwege
- Variante 4 - Gleisverschiebung zum Erhalt der nördlichen Fahrbahnrandparkstände (nicht empfehlenswert wegen Zeitverlust aufgrund neuem Planfeststellungsverfahren)
- Variante 5 - Fahrbahn mit Parkständen
- Variante 6 - Radfahrstreifen (nicht empfehlenswert, da nur Minimalgehwege verbleiben)



# Überblick der Varianten

| Inhalt              | Bestand  | Planfestgestellte Version   | neue Planungsvarianten (2022)  |  |   |  |
|---------------------|--|---|--|--|---|--|
|                     |  |   | Variante 1   | Variante 2   | Variante 3  | Variante 5   |
| Inhalt              | -  | gemäß planfestgestellter Version  | Ausbau der Gleisanlage inkl. KP Sternstr., KP B-G-Str. und Hst.  | wie Variante 1 zzgl. Fahrbahn und Parkplätze   | Gesamter Ausbau   | wie Variante 1 inkl. Parkplätze Nordseite. Ohne Änderung des Straßenquerschnittes  |
| Ausschlusskriterium | -  | Verdichtung des Nahverkehrs wäre <u>nicht möglich</u>   | Umsetzung möglich  | Umsetzung möglich  | Umsetzung möglich   | Umsetzung möglich  |
| Bauzeit             | 0  | 30 Monate   | 20 Monate  | 24 Monate  | 30 Monate   | 24 Monate  |
| Planungszeit        | 0  | 8 Monate  | 6 Monate   | 6 Monate   | 8 Monate  | 6 Monate   |
| Planrecht           | 0  | 0   | 6 Monate   | 6 Monate   | 6 Monate  | 6 Monate   |
| Baumbilanz          | ca. 200  | -43   | -29  | -29  | -14   | -26  |
| Parkplatzbilanz     | 342  | 293 (-49)   | 158 (-184)   | 158 (-184)   | 271 (-71)   | 235 (-107)   |
| Fußgänger           | teils schmaler, teils breiter, Bei Ein- und Ausstieg der Fahrgäste auf der MIV-Fahrbahn besteht Unfallgefahr, Bahnsteigbreite ca. 1,80 m | Teils schmaler, teils breiter, Verschlechterung Laufwege zum Klinikum und zur Schule wg. Mittelbahnsteige, Fußgängerquerung mit LSA, Bahnsteigbr. 2,5 m | Teils schmaler, teils breiter, Verbesserung Laufwege zum Klinikum und zur Schule, Fußgängerquerung mit LSA, Bahnsteigbr. 3,0 m | Teils schmaler, teils breiter, Verbesserung Laufwege zum Klinikum und zur Schule, Fußgängerquerung mit LSA, Bahnsteigbr. 3,0 m | Optimierung Gehwegbreite, Verbesserung Laufwege zum Klinikum und zur Schule, Fußgängerquerung mit LSA, Bahnsteigbr. 3,0 m | Teils schmaler, teils breiter, Verbesserung Laufwege zum Klinikum und zur Schule, Fußgängerquerung mit LSA, Bahnsteigbr. 3,0 m |
| Radfahrer           | kein Radweg  | kein Radweg   | Schutzstreifen   | Schutzstreifen   | Schutzstreifen  | Schutzstreifen   |
| MIV                 | Bei Ein- und Ausstieg der Fahrgäste besteht Unfallgefahr   | Abbiegen in Nebenstr. teils unterbunden, KP Sternstr. und B-G-Str. verbessert, Hst. mit separater Spur  | KP Sternstr. und B-G-Str. verbessert, in der Hst. fahren MIV hinter Strab-Bahn   | KP Sternstr. und B-G-Str. verbessert, in der Hst. fahren MIV hinter Strab-Bahn   | KP Sternstr. und B-G-Str. verbessert, in der Hst. fahren MIV hinter Strab-Bahn  | KP Sternstr. und B-G-Str. verbessert, in der Hst. fahren MIV hinter Strab-Bahn   |
| Straßenbahn         | 2-gleisige Strecke, GD 25m Radius, alte Spurstanggleise  | Eingleisige Strecke, GD mit 15m bzw. 18m Radius   | 2-gleisige Strecke, GD 25m Radius  | 2-gleisige Strecke, GD 25m Radius  | 2-gleisige Strecke, GD 25m Radius   | 2-gleisige Strecke, GD 25m Radius  |
| Fahrbetrieb         | Fahrgänge länger mit Hst. Schwalbenweg   | Verbindung zw. Hst. Ebertpark/Fichtstr. und Hst. Ebertpark nicht gegeben. Ausfall der Hst. Schwalbenweg   | flexibler im Betriebsablauf. Ausfall der Hst. Schwalbenweg   | flexibler im Betriebsablauf. Ausfall der Hst. Schwalbenweg   | flexibler im Betriebsablauf. Ausfall der Hst. Schwalbenweg  | flexibler im Betriebsablauf. Ausfall der Hst. Schwalbenweg   |
| Oberfläche          | stark beschädigt   | Vollausbau des gesamten Verkehrsraumes  | Vollausbau des gesamten Verkehrsraumes Bereich Haltestellen und KP Sternstr. und B-G-Str. zzgl. Gleise                         | Vollausbau des ges. Verkehrsraumes Bereich Haltestellen und KP Sternstr. und B-G-Str. zzgl. Gleise, Fahrbahn und Parkplätze    | Vollausbau des gesamten Verkehrsraumes  | Vollausbau des gesamten Verkehrsraumes Bereich Haltestellen und KP Sternstr. und B-G-Str. zzgl. Gleise, Parkplätze Nordseite   |
| Ladezone            | -  | Bäckerei Lanzet, Metzgerei Wieland, Benzstr. frei   | Bäckerei Lanzet, Metzgerei Wieland, Benzstr. frei  | Bäckerei Lanzet, Metzgerei Wieland, Benzstr. frei  | Post, Bäckerei Lanzet, Metzgerei Wieland, Benzstr. frei   | Bäckerei Lanzet, Metzgerei Wieland, Benzstr. frei  |

\* Baukosten der planfestgestellten Version entspricht in etwa dem aktuellen Preismarkt (Stand: Juni 2022)

     Vorzugsvariante

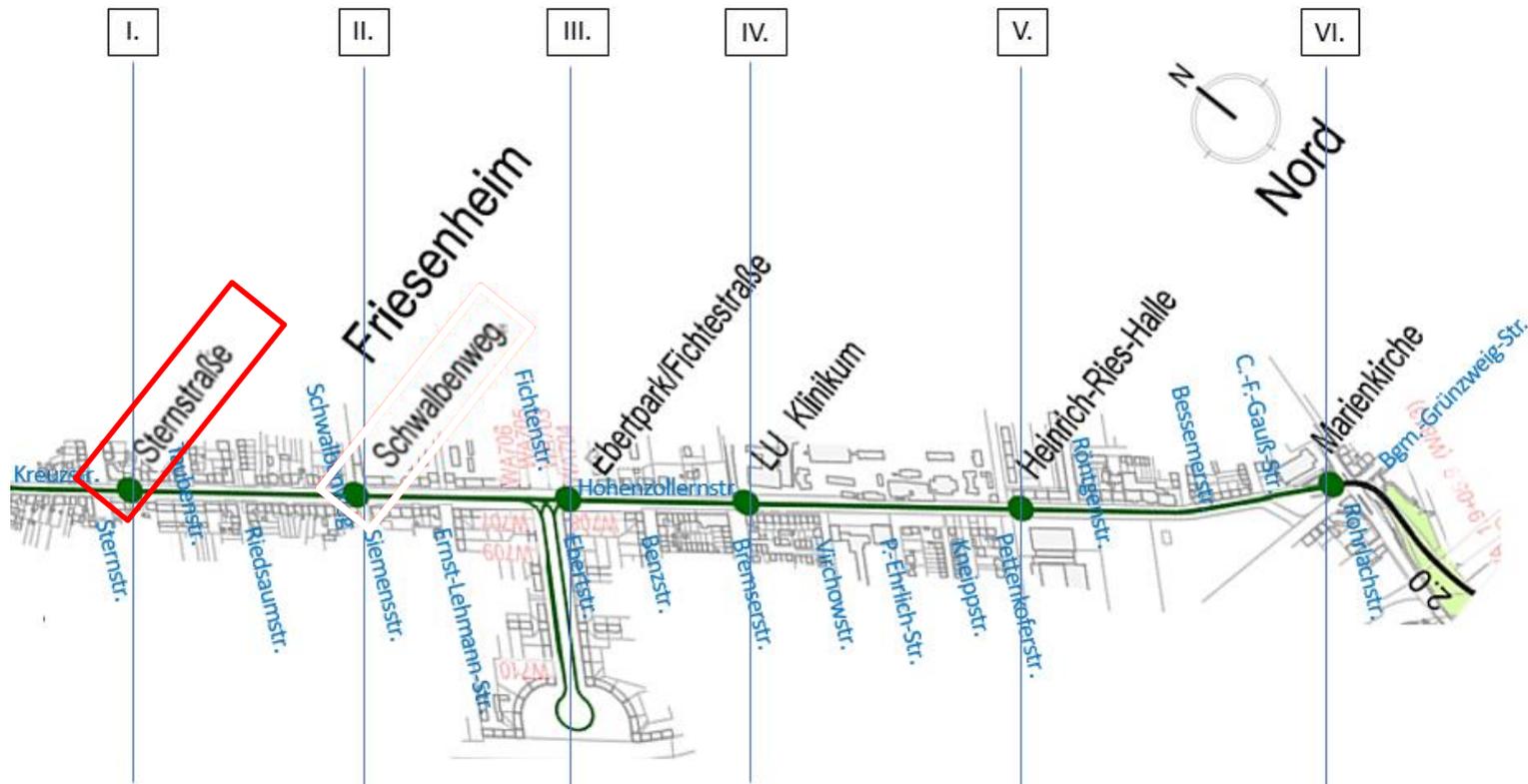
## **2. Anwendung des Investitions- beschleunigungsgesetzes (InvBeG)**

# Anwendung des Investitionsbeschleunigungsgesetzes (InvBeG)

- rnv-weit einheitliches Vorgehen
- Prüfung mittels Checklisten (PBefG) ggf. Abstimmung mit der Rechtsabteilung
- Behandlung möglicher privater bzw. öffentlicher Betroffenheiten analog zum Planverzicht/ Entfallensentscheidung oder Negativattest
- bei Betroffenheit -> Einvernehmen herstellen und schriftliche Zustimmung einholen
- Ergebnis: InvBeG ist für die Maßnahme anwendbar
- Ausgefüllte und unterschriebene Checklisten mit maßnahmenspezifischen Erläuterungen und beizufügender Unterlagen werden Teil der Bauakte, die vom Bereichs- und Betriebsleiter, wie beim Planverzicht unterzeichnet wird.

### **3. Vergleich der Lagepläne PFB mit Vorzugsvariante 3 und Einstufung des erforderlichen Planrechts**

## II. Hst. Sternstraße

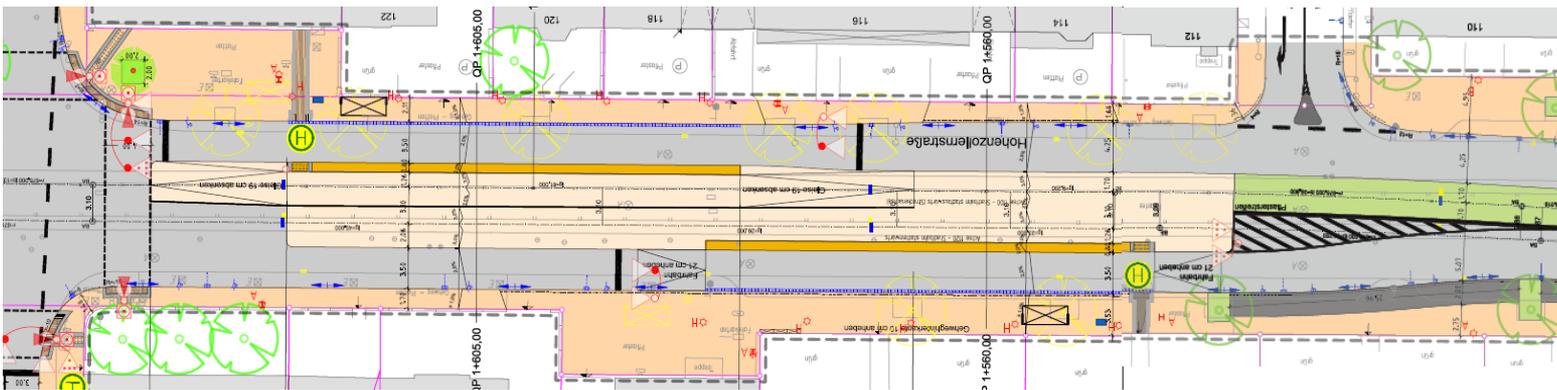


# I. Hst. Sternstraße (Bestand – Streetview)

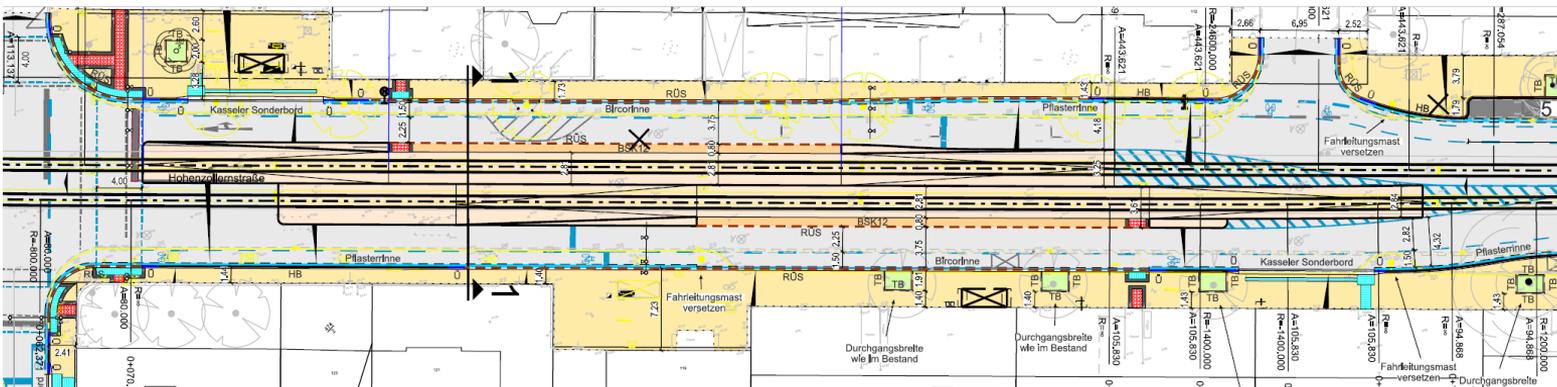




## Planfeststellung



## Umplanung Variante 3

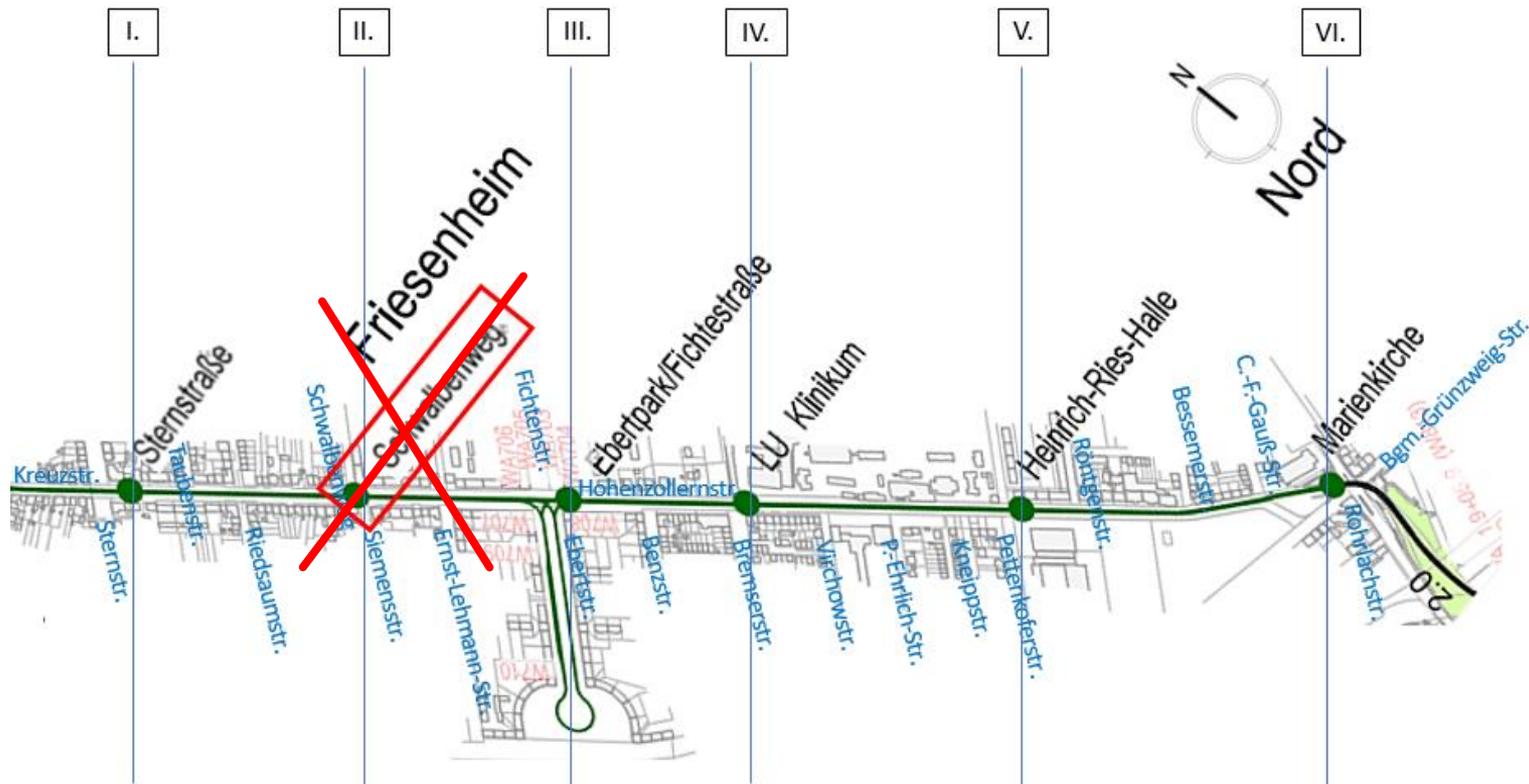


# I. Hst. Sternstraße (Planrecht)



| Bereich I. - II.   | Gemäß Planfeststellung                             | Grunderneuerung 1 zu 1 - planrechtsfrei - | InvBeG - TÖB-Anhörung - oder Deckblatt | Neues Planrechtsverfahren |
|--|--|---|--|---------------------------|
|  | ●  | ●   | ●                                      | ●                         |
| Gehweg   |  | X   |  |                           |
| MIV Fahrbahn<br>Radstreifen                                    | Optimierung der Markierung                         | X   |  |                           |
| Gleisanlage  |  | X<br>Verschiebung<br>< 10 cm              |  |                           |
| <b>Haltestelle</b><br>Grundriss und Aufriss inkl. Gleisbereich | X<br>Barrierefreier Ausbau analog Planfeststellung |   |  |                           |

## II. Hst. Schwalbenweg (entfällt)

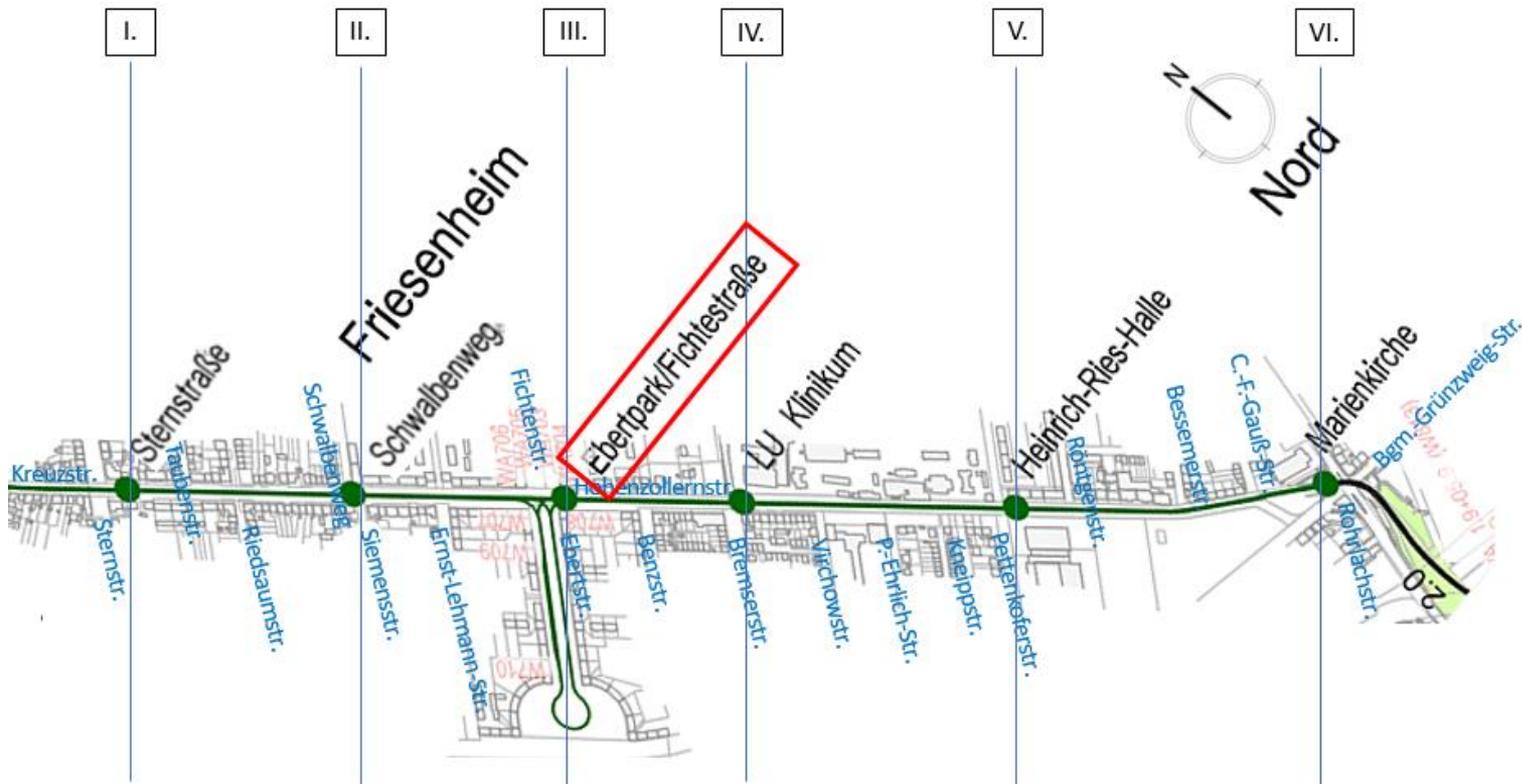


## II. Hst. Schwalbenweg (Planrecht)



| Bereich II. - III.   | Gemäß Planfeststellung | Grunderneuerung 1 zu 1 - planrechtsfrei - | InvBeG - TÖB-Anhörung - oder Deckblatt | Neues Planrechtsverfahren |
|--|------------------------|---|--|---------------------------|
| Gehweg   | ●                      | ●   | ●                                      | ●                         |
| MIV Fahrbahn<br>Radstreifen  |                        | X   |  |                           |
| Gleisanlage  |                        | X<br>Verschiebung<br>< 10 cm              |  |                           |
| <b>Haltestelle</b><br>Grundriss und<br>Aufriss inkl.<br>Gleisbereich |                        | Hst. entfällt<br>dauerhaft                |  |                           |

# III. Hst. Ebertpark/ Fichtenstraße

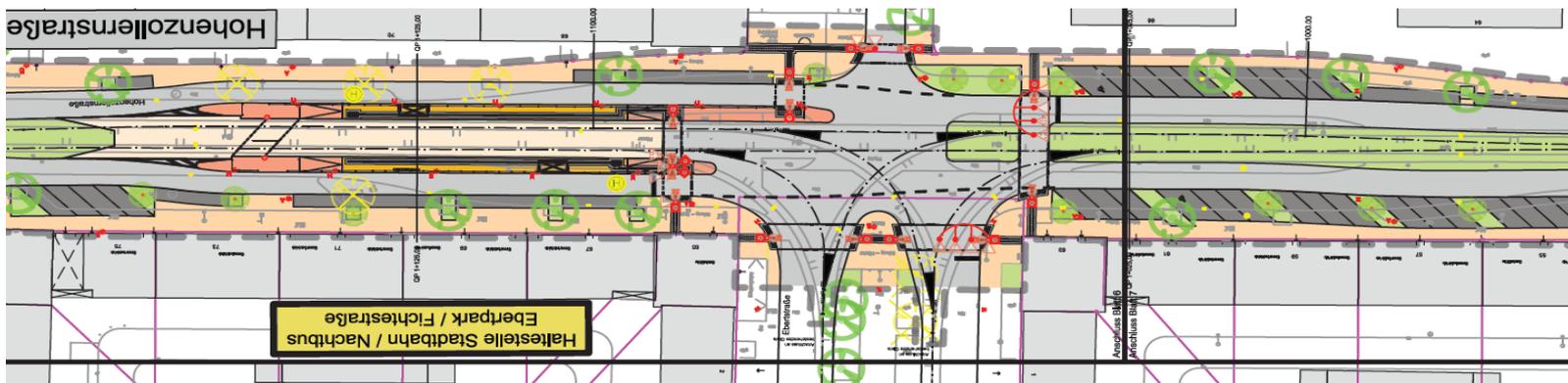


# III. Hst. Ebertpark/ Fichtenstraße (Bestand - Streetview)

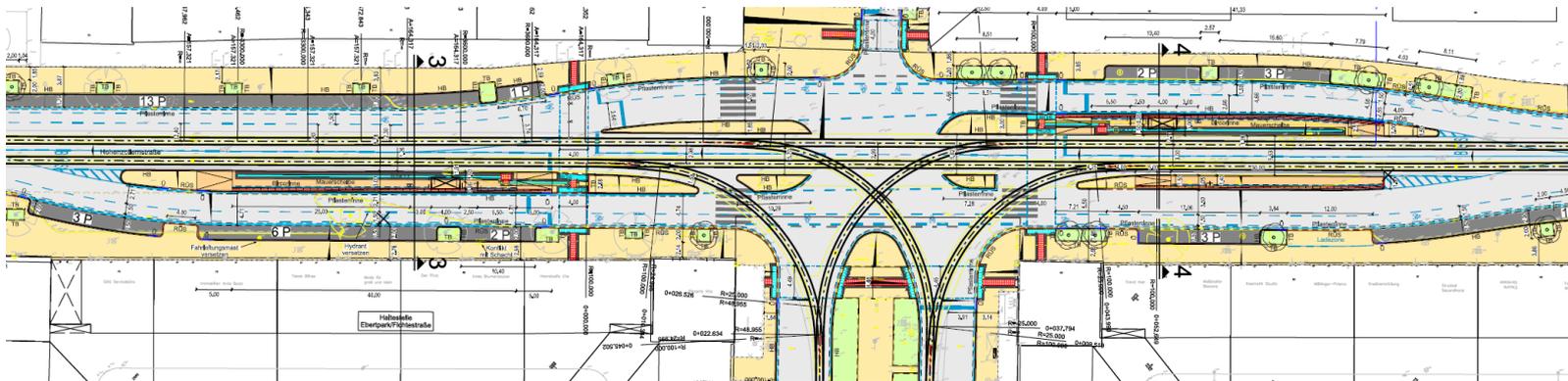




## Planfeststellung



## Umplanung Variante 3

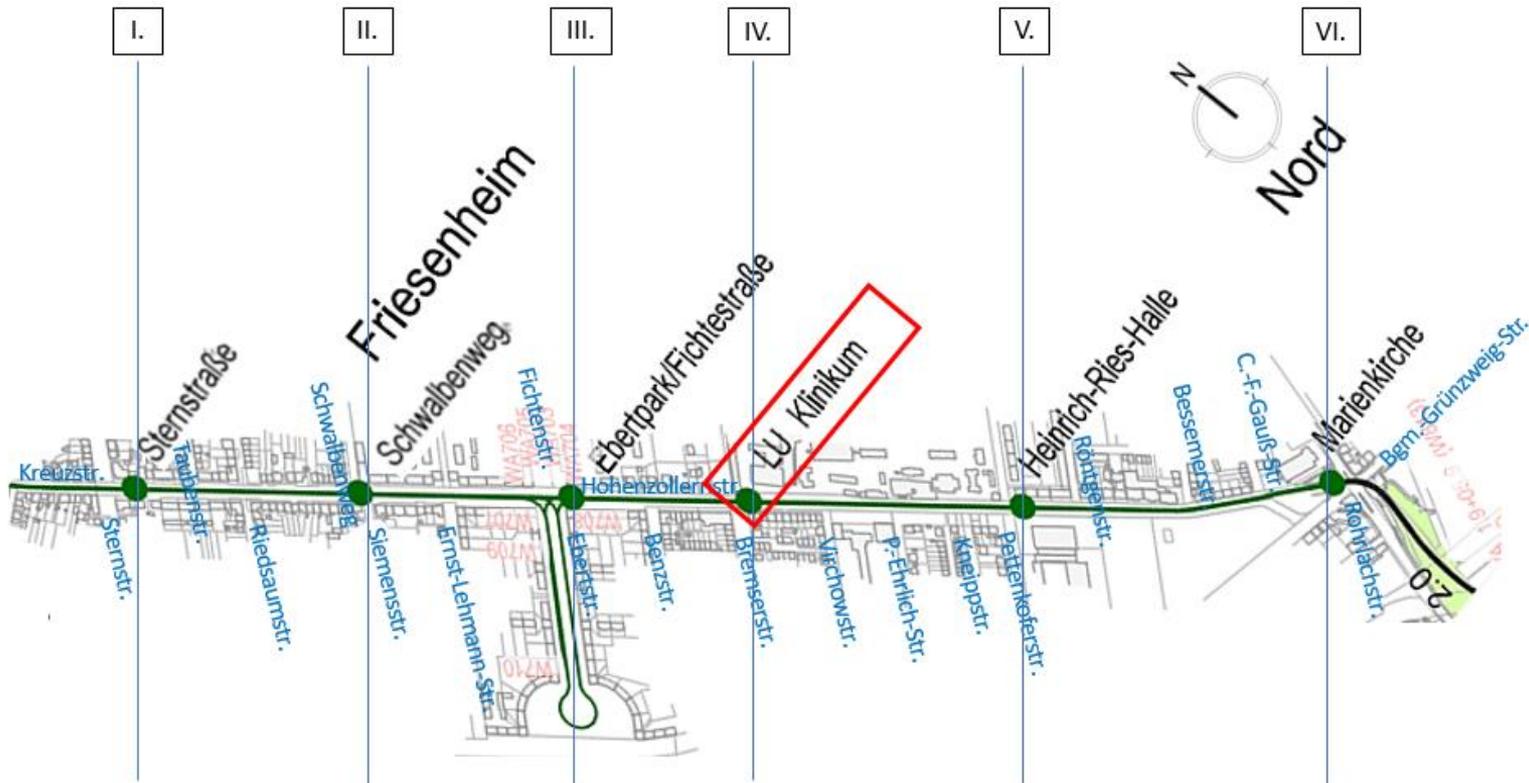


# III. Hst. Ebertpark/ Fichtenstraße (Planrecht)



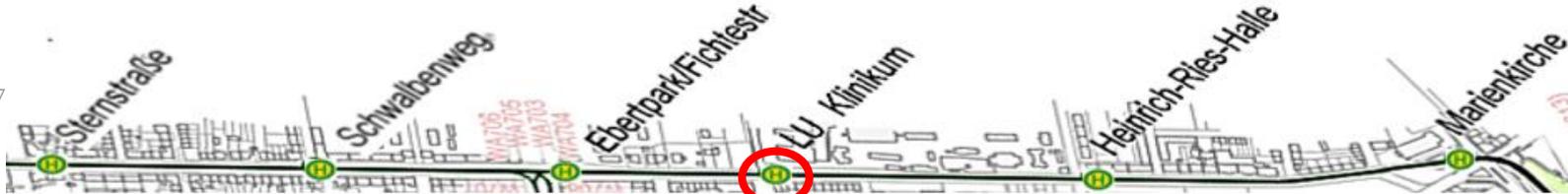
| Bereich III. - VI.   | Gemäß Planfeststellung          | Grunderneuerung 1 zu 1 - planrechtsfrei - | InvBeG - TÖB-Anhörung - oder Deckblatt   | Neues Planrechtsverfahren |
|--|---------------------------------|---|--|---------------------------|
|  | ●                               | ●   | ●  | ●                         |
| Gehweg   |                                 | X   |  |                           |
| MIV Fahrbahn Radstreifen                                       |                                 | X   |  |                           |
| Gleisanlage  |                                 | X<br>Verschiebung < 10 cm                 | geringe<br>Gleisverschiebung<br>im Haltestellenbereich erforderlich                          |                           |
| <b>Haltestelle</b><br>Grundriss und Aufriss inkl. Gleisbereich | X<br>Hst. stadteinwärts wie PFB |   | X<br>(Hst. stadtauswärts sowie Ersatzbahnsteig) barrierefreier Ausbau im Bestand gem. InvBeG |                           |

# IV. Hst. LU Klinikum

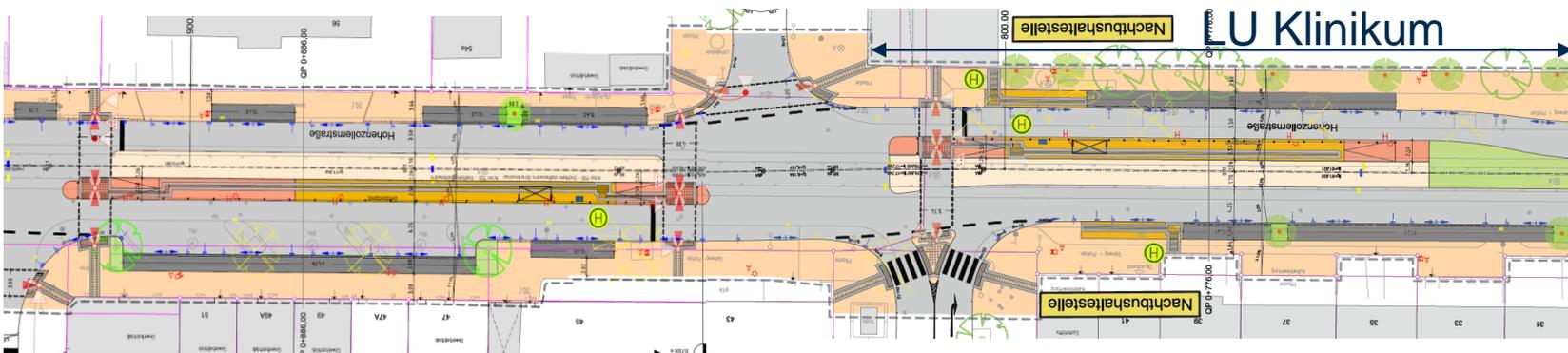


# IV. Hst. LU Klinikum (Bestand – Quelle: Streetview)

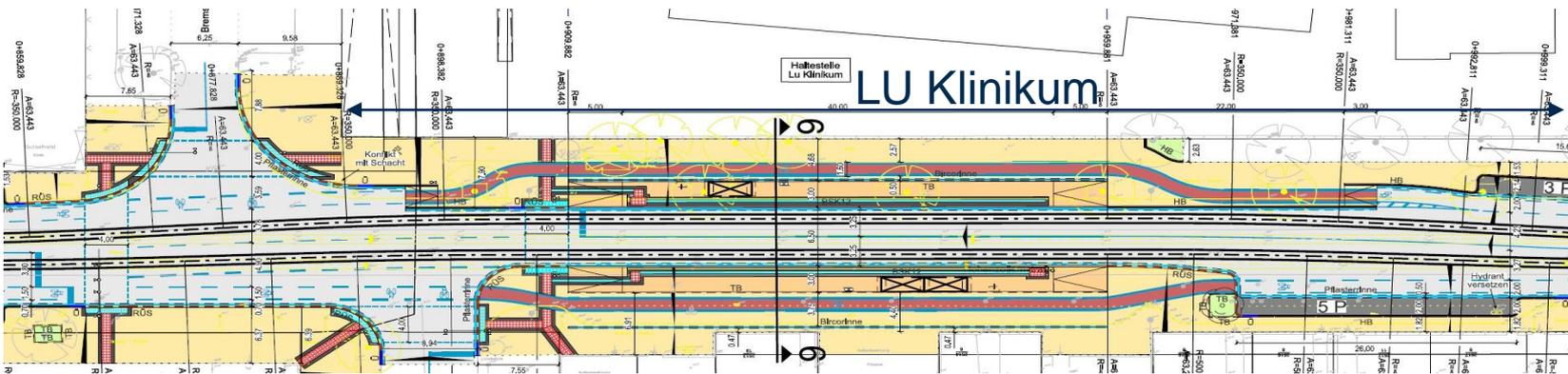




## Planfeststellung

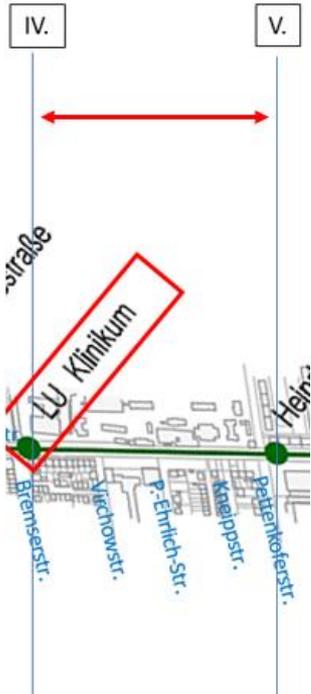


## Umplanung Variante 3

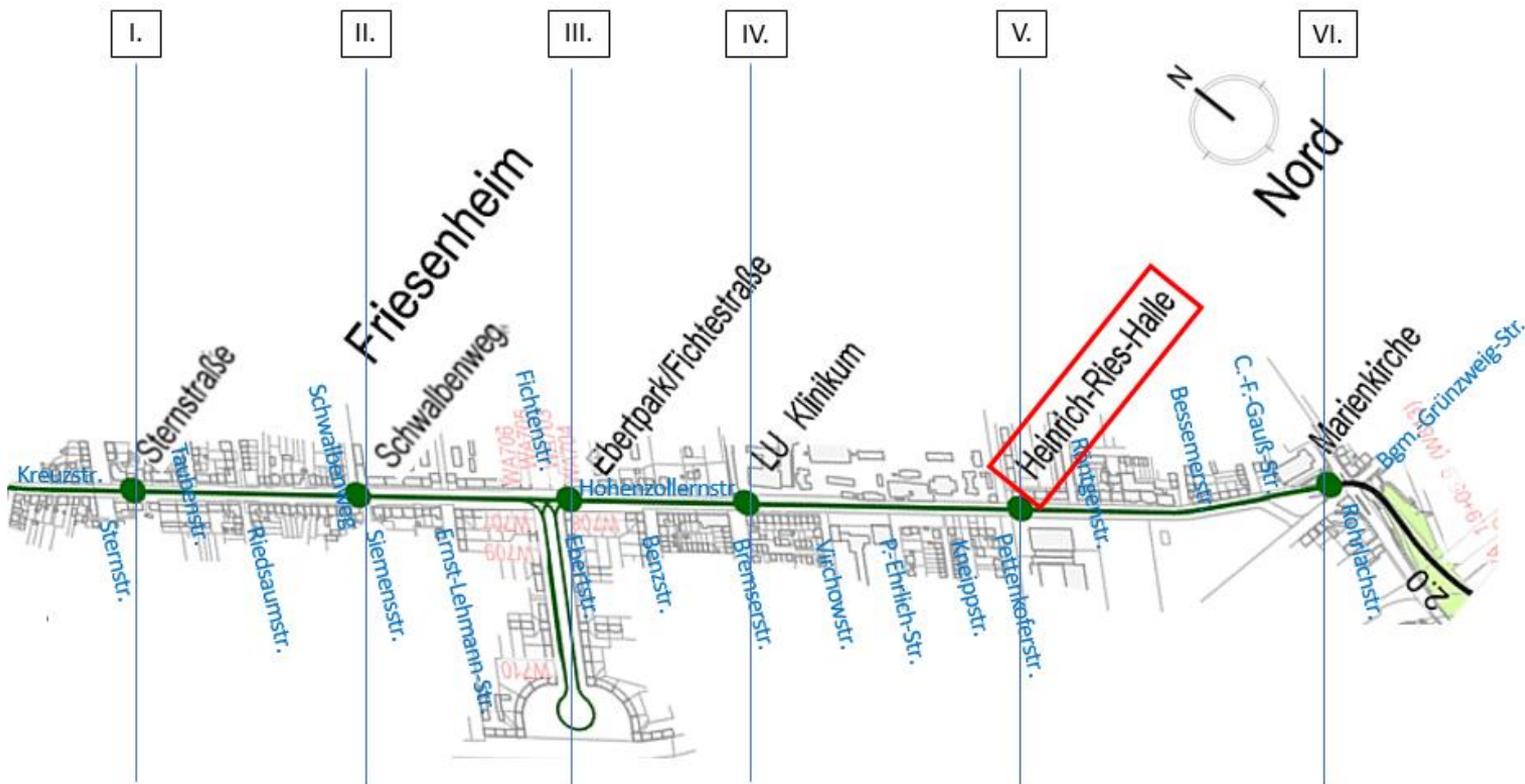


# IV. Hst. LU Klinikum (Planrecht)

| Bereich IV. - V.   | Gemäß Planfeststellung | Grunderneuerung 1 zu 1 - planrechtsfrei - | InvBeG - TÖB-Anhörung - oder Deckblatt                                 | Neues Planrechtsverfahren                        |
|--|------------------------|---|--|--|
|  | ●                      | ●   | ●  | ●  |
| Gehweg   |                        | X   |  |  |
| MIV Fahrbahn Radstreifen                                       |                        | X   |  |  |
| Gleisanlage  |                        | X<br>Verschiebung < 10 cm                 | Gleisverschiebung im Haltestellenbereich erforderlich                  |  |
| <b>Haltestelle</b><br>Grundriss und Aufriss inkl. Gleisbereich |                        |   | X<br>barrierefreier Ausbau im Bestand gem. InvBeG (bzw. Negativattest) | X<br>Planverzicht für stadteinwärtigen Bahnsteig |



# V. Hst. Heinrich-Ries-Halle

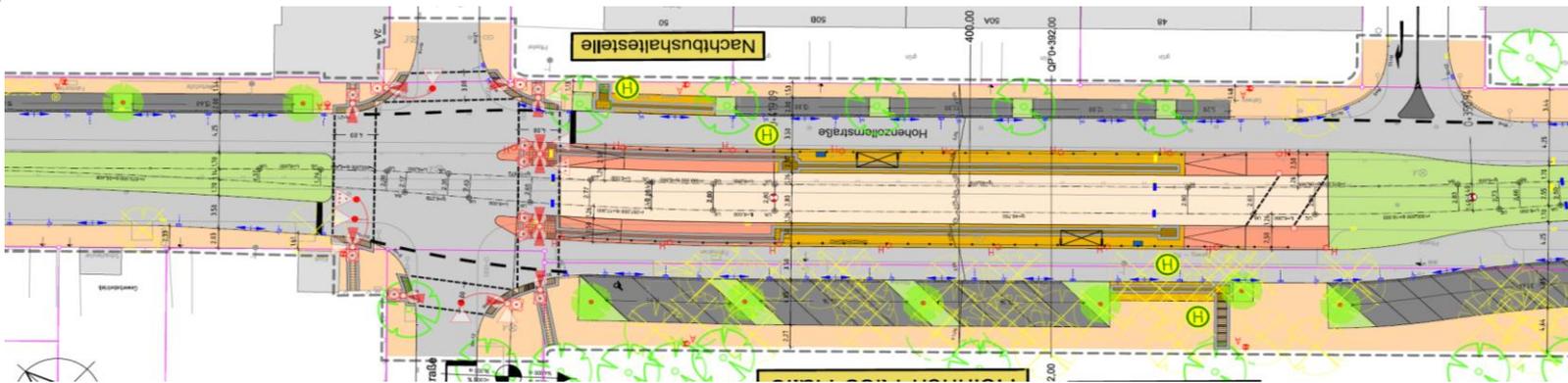


# V. Hst. Heinrich-Ries-Halle (Bestand - Streetview)

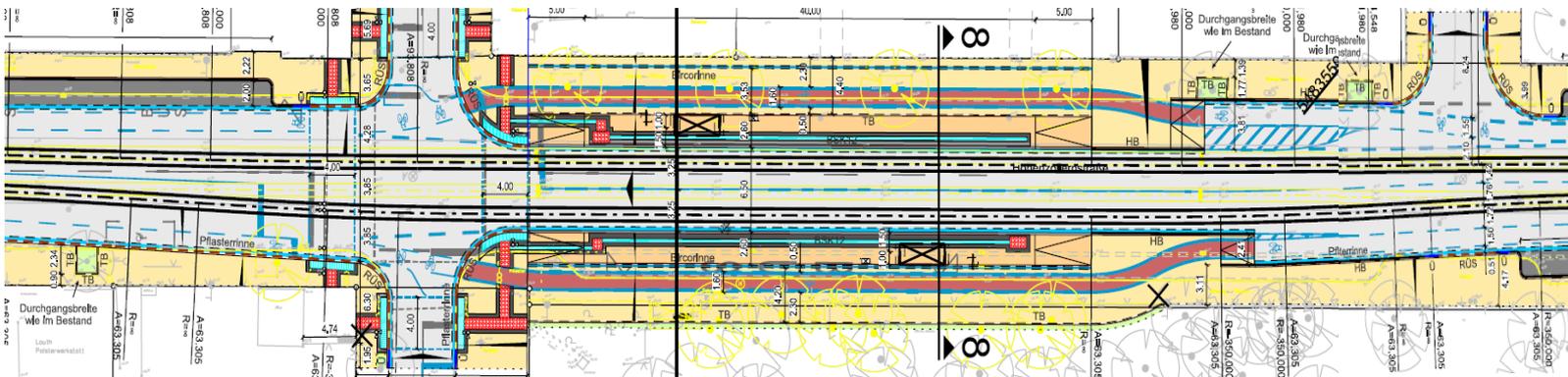




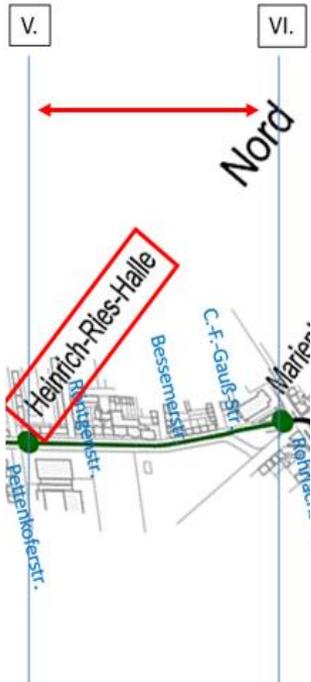
## Planfeststellung



## Umplanung Variante 3

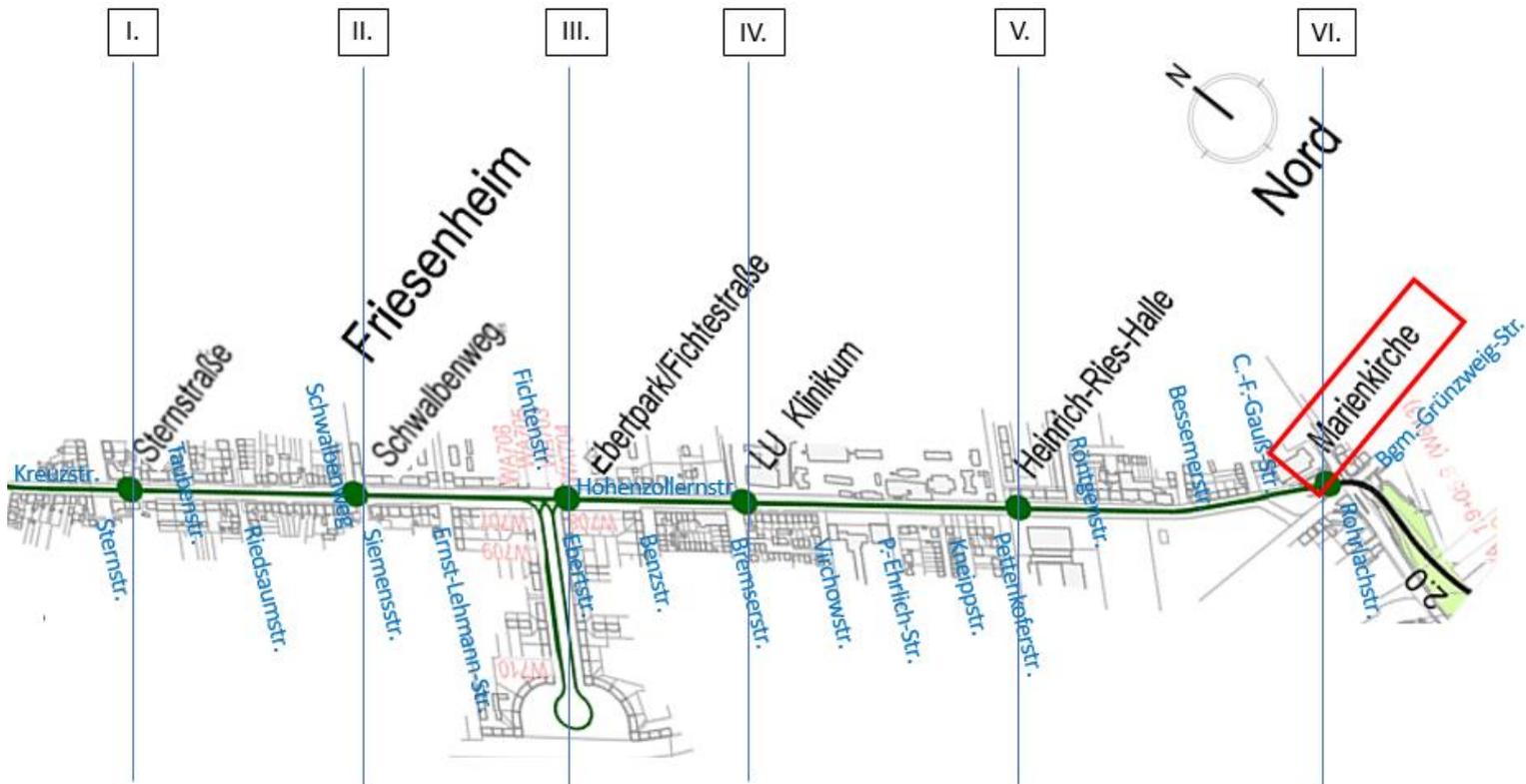


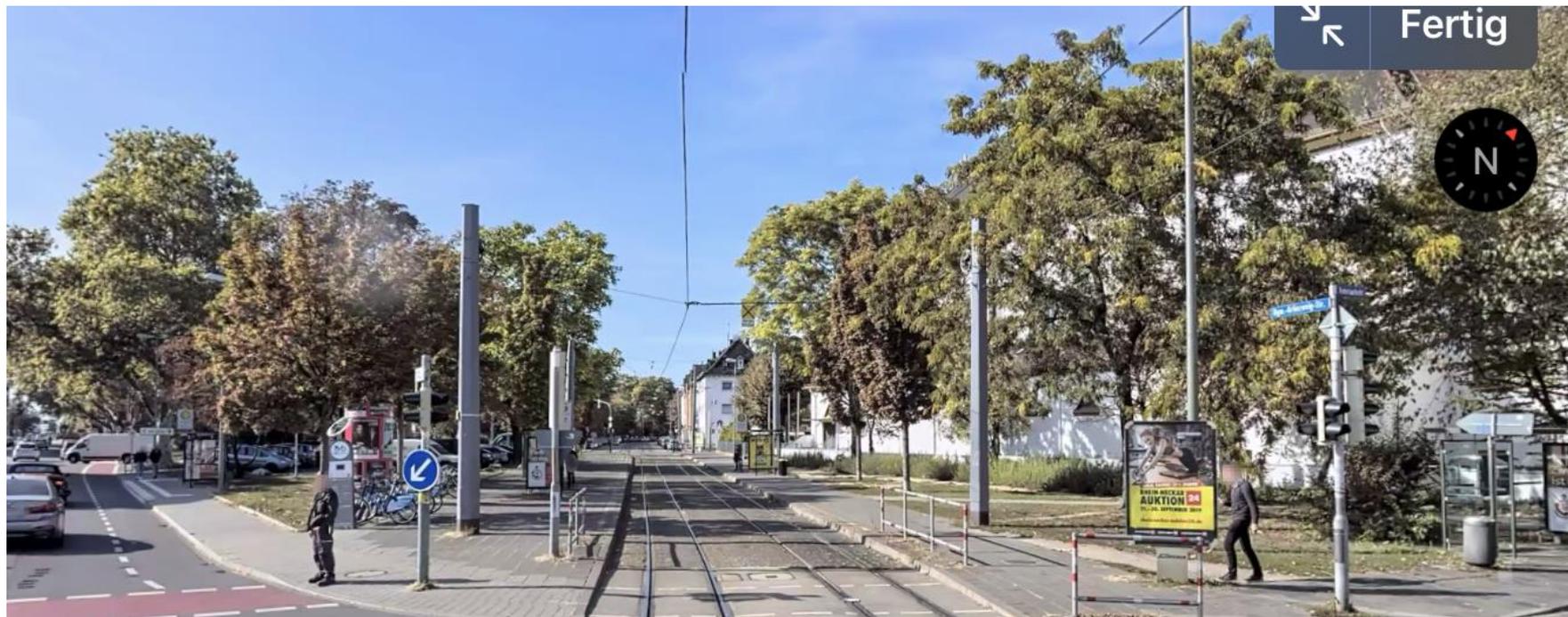
# V. Hst. Heinrich-Ries-Halle (Planrecht)



| Bereich<br>V. - VI.  | Gemäß<br>Planfeststellung | Grunderneuerung<br>1 zu 1<br>- planrechtsfrei - | InvBeG<br>- TÖB-Anhörung<br>oder Deckblatt -                                    | Neues Planrechts-<br>verfahren                         |
|--|---------------------------|---|---|--|
| Gehweg   | ●                         | ●   | ●   | ●  |
| MIV Fahrbahn<br>Radstreifen  |                           | X   |   |  |
| Gleisanlage  |                           | X<br>Verschiebung<br>< 10 cm                    | Gleisverschiebung im<br>Haltestellenbereich<br>erforderlich                     |  |
| <b>Haltestelle</b><br>Grundriss und<br>Aufriss inkl.<br>Gleisbereich |                           |   | X<br>barrierefreier Ausbau<br>im Bestand gem.<br>InvBeG (bzw.<br>Negativattest) | X<br>Planverzicht für<br>stadtauswärtigen<br>Bahnsteig |

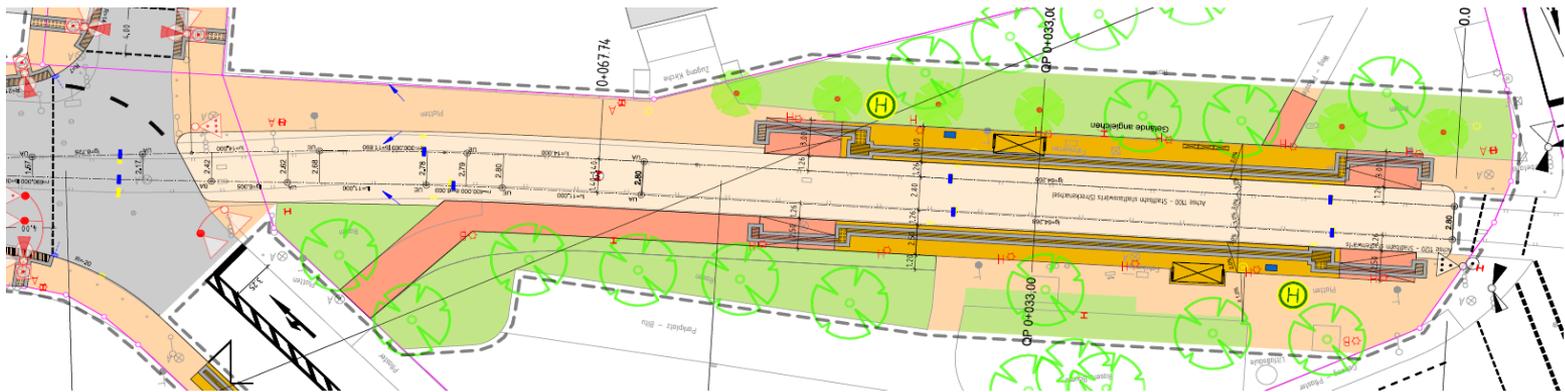
# VI. Hst. Marienkirche



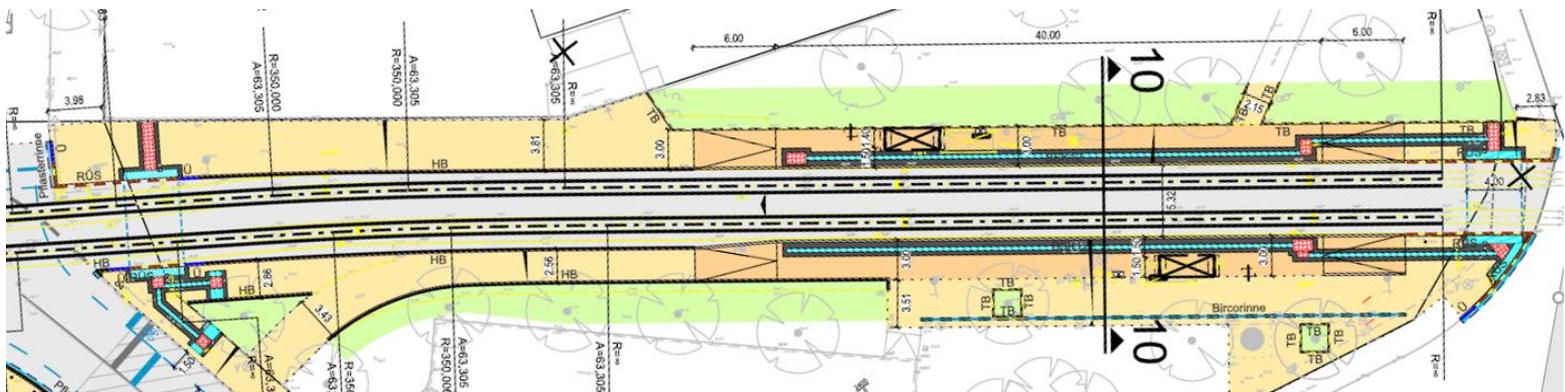




## Planfeststellung



## Umplanung Variante 3



## II. Hst. Marienkirche (Planrecht)



| Bereich VI.  | Gemäß Planfeststellung                           | Grunderneuerung 1 zu 1 - planrechtsfrei - | InvBeG - TÖB-Anhörung - oder Deckblatt | Neues Planrechtsverfahren |
|--|--|---|--|---------------------------|
| Gehweg   |  | X   |  |                           |
| MIV Fahrbahn Radstreifen                                       |  | X   |  |                           |
| Gleisanlage  | Optimierung bei Ausführungsplanung (BOStrab)     | X<br>Verschiebung < 10 cm                 |  |                           |
| <b>Haltestelle</b><br>Grundriss und Aufriss inkl. Gleisbereich | X<br>barrierefreier Ausbau gem. Planfeststellung |   |  |                           |

## 4. Zusammenfassung der Ergebnisse

# 4. Zusammenfassung der Ergebnisse

## Übersicht über die voraussichtlichen Genehmigungsverfahren:

| Pos. | Haltestelle (bzw. Richtungsbahnsteig)          | Planrechtsverfahren           |
|------|--|-------------------------------|
| 1    | Marienkirche (1. BA)                           | Planfeststellung (Stand 2021) |
| 2    | Heinrich-Ries-Halle (1. BA) stadteinwärts      | InvBeG                        |
| 3    | Heinrich-Ries-Halle (1. BA) stadtauswärts      | Planverzicht                  |
| 4    | LU Klinikum (1. BA) stadteinwärts              | Planverzicht                  |
| 5    | LU Klinikum (1. BA) stadtauswärts              | InvBeG                        |
| 6    | Ebertpark / Fichtestraße (1. BA) stadteinwärts | Planfeststellung (Stand 2021) |
| 7    | Ebertpark / Fichtestraße (1. BA) stadtauswärts | InvBeG                        |
| 8    | Sternstraße (1. BA)                            | Planfeststellung (Stand 2021) |

## 4. Zusammenfassung der Ergebnisse

Genehmigungsverfahren machen weiterführende Planungen erforderlich, u.a.

- Anpassung Objektplanung (Gleisanlagen, Haltestellen, öffentliche Verkehrsflächen)
- Fachplanungen (z.B. Lichtsignalanlagen, Straßenbeleuchtung, Schallschutz)
- Fachgutachten (z.B. Baugrund, Landschaftsbau/Ausgleichsmaßnahmen)

## 5. Übersicht über die weiteren Planungsschritte

## 5. Übersicht über die weiteren Planungsschritte

- Abschluss von Planungsvereinbarungen (u.a. aufgrund von Vorgaben der Revision) zwischenzeitlich erfolgt:
  - Stadt/VBL
  - VBL/rnv
  - Stadt/rnv
- Notwendigkeit der Neuausschreibung der Planungsleistungen (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) aufgrund Betriebsschließung des beauftragten Planungsbüros

## 5. Übersicht über die weiteren Planungsschritte

| Pos. | Beschreibung Planungsschritte  | Zeitpunkt (vsl.) |
|------|--|------------------|
| 1    | Fertigstellung Entwurfs-/Genehmigungsplanung (nach Neuausschreibung der Planungsleistungen)                            | Q3-4/2025        |
| 2    | Erstellung und Einreichung Förderantrag  | Q1/2026          |
| 3    | Antrag vorzeitige Weiterplanung (Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen)                       | Q1/2026          |
| 4    | Fertigstellung der Ausführungsplanung und Vergabeunterlagen  | Q4/2026          |
| 5    | Eingang Förderbescheid (Abhängigkeit Fördermittelgeber)  | Q1/2027          |
| 6    | Ausschreibung Bauleistungen  | Q2/2027          |
| 7    | Vergabe der Bauleistungen  | Q3/2027          |
| 8    | vsl. Baubeginn (in Abhängigkeit von Dauer der Genehmigungsplanung/TÖB-Anhörung sowie vorzeitiger Maßnahmengenehmigung) | Q4/2027          |

## 5. Übersicht über die weiteren Planungsschritte

- Mit Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgt eine aktualisierte Kostenberechnung:

Fortschreibung der Kostenschätzung aus 2022 (ca. 44 Mio. EUR) im Zuge der Erstellung des Förderantrags  
(überschlägige Hochrechnung mit dem Baupreisindex ergibt derzeit eine Gesamtkostenprognose von ca. 50,4 Mio. EUR)

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

## Ausbau der Stadtbahn Linie 10, 1. BA, Hohenzollernstraße in Ludwigshafen

### Kostenaufstellung

| Kostenteilung   | Ausbaubeiträge   | Planfestgestellte Version * | Variante 1             | Variante 2             | Variante 3             | Variante 5             |
|---|--|-----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
|   |  | brutto                      | brutto                 | brutto                 | brutto                 | brutto                 |
| Verkehrsanlagen IV:<br>Gehwege, Parkplätze, Fahrbahn                | ausbaubeitragsfähige Kosten                            | 12.230.600,00 €             | 4.700.000,00 €         | 7.476.000,00 €         | 11.850.000,00 €        | 7.000.000,00 €         |
| Haltestellen ÖPNV:  | Zuwendungsfähige Kosten einschl. Planung               | 5.260.000,00 €              | 5.180.000,00 €         | 5.180.000,00 €         | 5.180.000,00 €         | 5.180.000,00 €         |
|   | abzgl. Planungsanteil (20%)                            | 1.052.000,00 €              | 1.036.000,00 €         | 1.036.000,00 €         | 1.036.000,00 €         | 1.036.000,00 €         |
| Gleisanlagen ÖPNV:  | Zuwendungsfähige Baukosten                             | 4.208.000,00 €              | 4.144.000,00 €         | 4.144.000,00 €         | 4.144.000,00 €         | 4.144.000,00 €         |
|   | Zuwendungsfähige Kosten einschl. Planung               | 27.500.000,00 €             | 24.230.000,00 €        | 24.230.000,00 €        | 25.920.000,00 €        | 25.200.000,00 €        |
|   | abzgl. Planungsanteil (20%)                            | 5.500.000,00 €              | 4.846.000,00 €         | 4.846.000,00 €         | 5.184.000,00 €         | 5.040.000,00 €         |
|   | Zuwendungsfähige Baukosten                             | 22.000.000,00 €             | 19.384.000,00 €        | 19.384.000,00 €        | 20.736.000,00 €        | 20.160.000,00 €        |
| Verkehrsanlagen IV:<br>Gehwege, Parkplätze, Fahrbahn, Seitenstraßen | nicht ausbaubeitragsfähige Kosten                      | 560.000,00 €                | 753.000,00 €           | 753.000,00 €           | 753.000,00 €           | 753.000,00 €           |
| Verkehrsanlagen IV:<br>Knoten Bgm Grünzweig / Hohenzollernstraße    | nicht ausbaubeitragsfähige Kosten                      | 622.000,00 €                | 288.000,00 €           | 288.000,00 €           | 288.000,00 €           | 288.000,00 €           |
| <b>Gesamtsumme (brutto)</b>   |  | <b>46.172.600,00 €</b>      | <b>35.151.000,00 €</b> | <b>37.927.000,00 €</b> | <b>43.991.000,00 €</b> | <b>38.421.000,00 €</b> |
| Finanzierung  | 80% der ausbaubeitragsfähigen Kosten                   | 9.784.480,00 €              | 3.760.000,00 €         | 5.980.800,00 €         | 9.480.000,00 €         | 5.600.000,00 €         |
| Erwartete Zuwendungen   | voraussichtliche Zuwendungen Bund/Land für Varianten** | 9.536.000,00 €              | 12.800.000,00 €        | 12.800.000,00 €        | 13.476.000,00 €        | 13.188.000,00 €        |
| Verbleibender Stadtanteil   |  | 26.852.120,00 €             | 18.591.000,00 €        | 19.146.200,00 €        | 21.035.000,00 €        | 19.633.000,00 €        |

\* ) Baukosten der planfestgestellten Version entspricht in etwa dem aktuellen Preismarkt (Stand: Juni 2022) \*\* ) Abstimmungsgespräche mit Ministerium noch nicht abgeschlossen \*\*\* ) Förderquote um Risiko für 1-gleisigen Abschnitt gemindert