

**TOP 12**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Bau- und Grundstücksausschuss Stadtrat	02.09.2024 23.09.2024	öffentlich öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Gleisverbindung Bleichstraße/Konrad-Adenauer-Brücke**

Vorlage Nr.: 20240104

**ANTRAG**

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 02.09.2024:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Vorbehaltlich der Bestätigung des Landes im Rahmen eines interministeriellen Verständigungsverfahrens möge der Stadtrat, wie folgt beschließen:

1. Die Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen wird bereits jetzt, ohne Vorliegen eines Zuschussbescheides und damit fehlender Maßnahmengenehmigung, an die rnv vergeben.
2. Es wird ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn für das Projekt mit einem Investitionsvolumen von 8.453.000 EUR beim LBM beantragt.
3. Vorbehaltlich der Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns durch das Land wird die Maßnahme „Gleisverbindung Bleichstraße/Konrad-Adenauer-Brücke“ mit Kosten in Höhe von 8.453.000 EUR genehmigt.

## Vorbemerkungen

Zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen während des Neubaus der Helmut-Kohl-Allee als Ersatz für die Hochstraße Nord ist der Ausbau des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Ludwigshafen erforderlich. Durch eine Angebotsausweitung kann der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsentlastung während sowie nach der Baustellenzeit leisten und stellt perspektivisch einen unabdingbaren Baustein zur Verkehrswende dar.

Die Ausweitung des ÖPNV-Angebots im Bereich der Stadtbahn erfolgt im Wesentlichen durch die Möglichkeit zur Einführung von neuen Expresslinien:

- Zur verkehrlichen Entlastung der Rheinbrücken und um aus den Stadtteilen Rheingönheim und Oggersheim neue Quelle-Ziel-Verbindungen bereitzustellen, soll die Linie 15 (Rheingönheim-Mannheim-Wallstadt) in Betrieb genommen werden. Weiterhin soll die Linie 9 (Oggersheim-Mannheim-Neustheim) ab dem Hauptbahnhof über die Bleichstraße geführt werden, um die Fahrzeit merklich zu reduzieren.
- Darüber hinaus soll die Expresslinie 12 zwischen Rheingönheim und Friesenheim als Nord-Süd-Anbindung verkehren.
- Perspektivisch sind zudem Stadtbahnverlängerungen ins Umland denkbar, für die derzeit Nutzen-Kosten-Untersuchungen angestellt werden.

Durch eine Gleisverbindung zwischen der Bleichstraße und der Konrad-Adenauer-Brücke inkl. einer neuen barrierefreien Haltestelle im Bereich Bleichstraße/Yorckstraße bzw. an der S-Bahnstation Ludwigshafen (Rhein) Mitte soll das ÖPNV-Netz in Ludwigshafen nachhaltig erweitert und gegenüber Störungen widerstandsfähiger gestaltet werden. Zudem soll durch die zusätzlichen Haltestellen ein kürzerer Übergang zwischen dem Stadtbahnverkehr und dem regionalen S-Bahn-Verkehr entstehen.

In der Vorlage 20201950 wurde die Maßnahme bereits vorgestellt.

## **Begründung**

Die Kaiser-Wilhelm-Straße stellt bereits heute ein Nadelöhr für den schienengebundenen ÖPNV in Ludwigshafen dar. Mit den erforderlichen Zusatzverkehren im Stadtbahn- und Busbereich während der Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke für den Stadtbahnverkehr in Folge des Baus der Helmut-Kohl-Allee wird sich diese Situation deutlich verschärfen, auch für den Kfz-Verkehr. Ohne ergänzende Infrastrukturmaßnahmen fungiert die Kaiser-Wilhelm-Straße während der erforderlichen mehrjährigen Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke für die Straßenbahnen als einzige durchgehende Ost-West-Verbindung für den Stadtbahnbetrieb durch die Stadt.

Durch die fehlende Gleisverbindung von der Konrad-Adenauer-Brücke zur Bleichstraße kann der Stadtbahnverkehr aus Mannheim derzeit ausschließlich über die Kaiser-Wilhelm-Straße Richtung Westen und Süden geführt werden. Die Kaiser-Wilhelm-Straße befindet sich somit über der Kapazitätsgrenze und die Bedienqualität des ÖPNV kann nicht mehr sichergestellt werden. Demzufolge ergibt sich ein gegenüber Störungen nicht widerstandsfähiges innerstädtisches Verkehrsnetz.

Jede Störung im Bereich dieser Verbindung führt zu einem Ausfall des gesamten schienengebundenen ÖPNV-Netzes in Ludwigshafen und hat darüber hinaus erhebliche negative Auswirkungen auf das restliche innerstädtische Verkehrsnetz in Ludwigshafen sowie den ÖPNV in Richtung Bad Dürkheim und Mannheim.

Die Kaiser-Wilhelm-Straße ist zudem eine zentrale Erschließungsstraße in die Innenstadt für den Individualverkehr mit anliegenden gewerblichen Nutzungen. Somit kommt es hier zu gravierenden Zielkonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen bzw. Verkehrsteilnehmenden. Eine erforderliche Zunahme der Stadtbahnfahrten in dieser Straße führt aber auch zu deutlichen Kapazitätsengpässen im gesamten innerstädtischen Straßennetz sowie indirekt auch im übergeordneten Straßenverkehrsnetz. Im Hinblick auf die Verkehrswende stellt dies ein erhebliches Hindernis dar – eine zukunftsorientierte und insbesondere sichere Abwicklung der Verkehre (ÖPNV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr) ist nicht möglich.

Durch die neue Infrastruktur wird einerseits eine Neubaustrecke für die oben beschriebene geplante Expresslinie 15 geschaffen und andererseits die Reaktionsmöglichkeit für alle anderen Linien im Störfall erhöht. Außerdem wird die Bedienqualität durch eine neue, barrierefreie Haltestelle erhöht und ein direkter Übergang zur S-Bahnstation Ludwigshafen (Rhein) Mitte hergestellt. Die neue Haltestelle soll insbesondere von den Expresslinien 9 und 15 planmäßig angefahren werden.

Durch den Ausbau und die vorgenannten Angebotsverbesserungen erhöht sich die Flexibilität und Qualität des Betriebs und somit auch die Attraktivität des ÖPNV, um den Umstieg aus dem motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten. Dadurch verbessern sich zudem

Verkehrsqualität und Schadstoffemissionen. Hiervon profitieren an erster Stelle die Fahrgäste und die Umwelt.

## **Baubeschreibung**

Der Planungsraum liegt im südlichen Zentrum der Stadt Ludwigshafen. Die geplante Bau- maßnahme umfasst den Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Bleichstraße und Konrad-Adenauer-Brücke inkl. einer neuen Haltestelle. Durch die enge räumliche Verknüpfung mit dem Ersatzbau der Hochstraße Süd und dem Radweg unter der Hochstraße Süd fanden im Vorfeld intensive Planungsabstimmungen statt, um eine optimale Verknüpfung in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu gewährleisten.

Die geplante Gleisverbindung weist eine Länge von ca. 126 m auf und hat eine Breite von ca. 7 m. In diesem Zusammenhang sollen die Anschlussbereiche an die Bestandstrecken angepasst werden, inkl. Einbau von Konstruktionen, Weichen und Kreuzungsstücken. Die beiden Regelbahnsteige der Haltestelle sollen nach den anerkannten Regeln der Technik auf einer Nutzlänge von 40 m (in Richtung Süden) bzw. 60 m (in Richtung Norden) barrierefrei hergestellt werden. Für den Störfall ist ein zusätzlicher Betriebsbahnsteig mit einer Nutzlänge von 60 m in südlicher Fahrtrichtung vorgesehen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, den Knotenpunkt Yorckstraße/Bismarckstraße umzubauen sowie den bestehenden Bahnübergang zum Faktorhaus nach der aktuellen Planung der Gleisanlage anzupassen.

## **Terminplanung**

Die Planfeststellungsbehörde (LBM Rheinland-Pfalz, Außenstelle Trier) hat mit Schreiben vom 20.02.2024 mitgeteilt, dass auf eine Planfeststellung/Plangenehmigung gemäß § 28 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG verzichtet werden kann. Dem Grunde nach liegt somit Bau- recht für die Maßnahme vor.

Die Infrastrukturmaßnahme „Gleisverbindung Bleichstraße/Konrad-Adenauer-Brücke“ ist vor Außerbetriebnahme der Stadtbahnstrecke über die Kurt-Schumacher-Brücke im Zusammen- hang mit den anstehenden Arbeiten an der Hochstraße Nord umzusetzen, wenn die vorgenann- ten negativen Auswirkungen und Zielkonflikte abgewendet werden sollen.

Die dargestellten wichtigen Gründe für die Maßnahme sind für eine Bestätigung der Unabweis- barkeit nicht ausreichend. Hier wären eine gesetzliche Verpflichtung, Gründe der Verkehrssi- cherheit oder eine betriebswirtschaftliche Rentierlichkeit erforderlich. Da diese Prüfpunkte nicht bejaht werden können, bleibt als letzte Möglichkeit, um dieses Projekt umsetzen zu können, ein

Verständigungsverfahren zwischen den zuständigen Landesministerien. Dieses Verfahren wurde mit dem Umweltministerium bereits vorbesprochen. Hierfür wird der Förderantrag beim LBM Rheinland-Pfalz einschließlich einer negativen Bestätigung der ADD zu diesem Projekt eingereicht. Dann startet das Verständigungsverfahren. Hier wird letztlich bestätigt, dass für das Projekt erhebliche Gründe des Gemeinwohls sprechen. Ein positives Verständigungsverfahren erfüllt die Vorgaben der Unabweisbarkeit und ist somit zwingend erforderlich, um weitere Ausgaben in diesem Projekt tätigen zu können.

Die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen soll daher unmittelbar nach Beschluss der Maßnahme im September 2024 begonnen werden. Die Bestellung der Gleiskonstruktionen (Weichen und Kreuzungen) soll aufgrund der langen Lieferzeiten so schnell wie möglich, jedoch erst nach der Genehmigung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns durch den Landesbetrieb Mobilität, noch im Jahr 2024 erfolgen. Die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns ist erforderlich, damit sich die Erteilung von Aufträgen nicht förder-schädlich auswirkt und somit die Fördermöglichkeiten erhalten bleiben.

Die bauliche Realisierung sowie Inbetriebnahme der Infrastrukturmaßnahme ist im Jahr 2026 bzw. vor dem aktuell geplanten Zeitpunkt zur Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke für die Stadtbahn vorgesehen. Eine entsprechende Baudurchführungsvereinbarung ist nach Beschluss der Maßnahme zu schließen.

Aufgrund der Dringlichkeit des Vorhabens wird die Genehmigung der Maßnahme vorbehaltlich eines positiven Verständigungsverfahrens und vorbehaltlich der Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns beantragt.

In Vorgesprächen mit dem Land Rheinland-Pfalz wurde bestätigt, dass für das Vorhaben die Aussicht auf Förderung sowie auf die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns besteht. Der Förderantrag wurde im August bereits gestellt, der Antrag auf vorzeitigen Baubeginn soll nach Beschluss des Stadtrats eingereicht werden.

## Kostenschätzung

Kostengruppe II. Baukosten	5.800.000 EUR (netto)
Kostengruppe III. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs	56.000 EUR (netto)
Kostengruppe IV. Folgemaßnahmen	64.000 EUR (netto)
Kostengruppe V. Verwaltungskosten (nicht zuwendungsfähig)	1.480.000 EUR (netto)
Sonstige Kosten (SEV – nicht im Zuwendungsantrag)	53.000 EUR (netto)

Die Kosten sind im Jahr 2023 ermittelt worden.

Vorsorgebetrag Baupreissteigerung und Unvorhergesehenes	1.000.000 EUR (netto)
---	-----------------------

Die durchschnittliche Baukostensteigerung beträgt derzeit pro Jahr nach Preisindex 5,0 % und wurde in dem Vorsorgebetrag Baupreissteigerung berücksichtigt.

Die Gesamtkosten inklusive Schienenersatzverkehr ergeben sich somit zu:

**8.453.000 EUR (netto)**

## Finanzierung

Es ist noch unklar über welches Förderprogramm das Projekt gefördert werden soll. Dies muss von den zuständigen Ministerien noch festgelegt werden. In Abhängigkeit dieser Entscheidung kann sich der Fördersatz zwischen 65 % und 85 % bewegen.

Prognostizierte Zuschüsse des Landes	5.032.000 EUR (netto)
Ausbau/Erschließungsbeiträge	0 EUR
Sonstige Einnahmen	0 EUR

Stadtanteil (Kredite)

3.421.000 EUR (netto)  
**4.071.000 EUR (brutto)**

Darüber hinaus ist zu beachten, dass Preissteigerungen, die durch eine Erhöhung des Baupreisindizes bedingt sind, in der Regel ebenfalls gefördert werden jedoch unter der Bedingung der Genehmigung eines Erhöhungsantrages stehen. Aus diesem Grund wurde der Vorsorgebeitrag Baupreissteigerung bei den prognostizierten Zuschüssen nicht berücksichtigt.

Bei der Stadt Ludwigshafen verbleibt bei dem dargestellten Vorgehen das Risiko, dass trotz vorliegender Bestätigung der grundsätzlichen Förderfähigkeit durch den Fördermittelgeber eine Förderung ausbleibt. In diesem Fall müsste aufgrund der Nutzung des vorzeitigen Baubeginns und der kostentragenden Entscheidungen dieser Vorlage der oben genannte prognostizierte Zuschuss durch die Stadt getragen werden.

## Mittelbedarf

Haushaltsjahr	kassenmäßig	VE
2024	140.000 EUR (netto)	970.000 EUR
2025	970.000 EUR (netto)	7.343.000 EUR
2026	5.573.000 EUR (netto)	0 EUR
2027	1.770.000 EUR (netto)	0 EUR

## Verfügbare Mittel

Für die Maßnahme stehen im Haushaltsplan auf dem Konto/der Investitionsnummer 0144056200 Mittel wie folgt zur Verfügung:

Haushaltsjahr	kassenmäßig	VE
2024	140.000 EUR (netto)	970.000 EUR
2025	970.000 EUR (netto)	7.343.000 EUR
2026	5.573.000 EUR (netto)	
2027	1.770.000 EUR (netto)	

Die im Haushaltsjahr 2025 benötigten VE für 2026 und 2027 müssen noch im Haushaltsplan 2025 beantragt und zur Verfügung gestellt werden. Sie stehen unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Stadtrat und die ADD.

240902\_Gleisverbindung\_Bleichstraße\_BGA\_z