

Neubau ÖPNV-Verknüpfung /Bahnhofsumfeld LU-Mundenheim  
Genehmigung der Maßnahme

KSD 20070336/1

---

**ANTRAG**

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 27.08.2007:

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes im Zusammenhang mit dem Ausbau der S-Bahn-Station Ludwigshafen- Mundenheim wird mit Gesamtkosten in Höhe von 1,54 Mio. EUR genehmigt.

Die Genehmigung erfolgt vorbehaltlich der Zuschusszusage des Landes sowie der Bereitstellung der Haushaltsmittel im Haushaltsplan 2008.

## **1. Vorbemerkungen**

Während nahezu alle S-Bahnhöfe im Zuge der Ende 2003 in Betrieb genommenen S-Bahn-Strecke Kaiserslautern / Speyer – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe / Osterburken benutzerfreundlich umgestaltet wurden, besteht am Bahnhof Ludwigshafen- Mundenheim ebenso wie in Ludwigshafen- Rheingönheim ein Provisorium mit Holzbahnsteigen. Grund dafür sind die lange Zeit unklaren Vorstellungen der Deutschen Bahn AG zum Ausbau des Streckenabschnitts Limburgerhof – Ludwigshafen Hbf, wodurch die notwendigen Randbedingungen für die Stationsplanungen fehlten.

Für den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen (ICE und TGV) zwischen Paris und Frankfurt wurde in Ostfrankreich ein ca. 300km langer Abschnitt neu gebaut, während in Deutschland zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen einzelne Linienverbesserungsmaßnahmen in Vorbereitung bzw. bereits realisiert sind. Zu der letztgenannten Kategorie gehört die so genannte „Schifferstadter Kurve“ zwischen Böhl-Iggelheim und Limburgerhof, über die der Fernverkehr am Hauptbahnhof Schifferstadt vorbeigeleitet wird. Während damit südlich von Limburgerhof vier Gleise vorhanden sind, stehen nördlich von Limburgerhof auf einer Länge von etwa 2 km nur zwei Gleise zur Verfügung. Daran schließt sich etwa ab der Überführung der A65/B9 ein dreigleisiger Streckenabschnitt bis zum Hauptbahnhof Ludwigshafen an.

Zunächst plante die Deutsche Bahn AG einen viergleisigen Ausbau zwischen Limburgerhof und Ludwigshafen- Mundenheim. Vor dem Hintergrund fehlender Finanzmittel wurden im Jahr 2004 bundesweit Neu- und Ausbauprojekte der Bahn auf den Prüfstand gelegt. Entsprechende Untersuchungen für den Streckenabschnitt Limburgerhof – Ludwigshafen Hbf ergaben, dass ein dreigleisiger Ausbau ausreicht, um das mittelfristig zu erwartende Verkehrsaufkommen abwickeln zu können. Damit beschränken sich die Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG auf den Bau eines dritten Gleises auf dem etwa 2 km langen Abschnitt nördlich von Limburgerhof sowie auf den Ausbau der Bahnsteiganlagen in Mundenheim und Rheingönheim. Diese Baumaßnahme soll bis Ende 2010 abgeschlossen sein. Eine spätere Ergänzung durch ein viertes Gleis wird bei den Planungen optional berücksichtigt.

Die Planungen der Bahn waren als Randbedingungen bei den städtischen Planungen für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als zwingende Vorgabe zu berücksichtigen. Deshalb konnten auch diese erst mit erheblicher Verzögerung angegangen werden. Entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans der Stadt Ludwigshafen soll der Bahnhof Mundenheim zum Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Stadt- bzw. Regionalbus ausgebaut und dort eine Park-and-Ride-Anlage sowie eine Bike-and-Ride-Anlage neu errichtet werden.

Mit dem Ziel, ihre Position in Finanzierungsverhandlungen mit dem Land Rheinland-Pfalz zu verbessern, hatte die DB zwischenzeitlich ihre Bauvorbereitung gestoppt. Dieser Planungsstopp wurde –nicht zuletzt aufgrund massiver Interventionen seitens der Stadt-Mitte November 2006 wieder aufgehoben.

Der Baubeginn ist nunmehr im November 2007 vorgesehen; die Bauzeit wird etwa 10 Monate betragen.

Allerdings wird es nach dem Abschluss der DB-Maßnahmen bis vsl. Ende 2010 einen Zwischenzustand geben bis zwischen Limburgerhof und Rheingönheim das dritte Gleis zur Verfügung steht. In der Zwischenzeit werden die S-Bahn-Züge in Richtung Ludwigshafen Hbf das Gleis 4 am umgebauten Mittelbahnsteig benutzen. Die S-Bahn-Züge in Richtung Limburgerhof werden jedoch noch am provisorischen Bahnsteig am Gleis 1 halten.

Der Ortsbeirat Mundenheim hat zu den nachfolgend beschriebenen Planungen seine Zustimmung am 16.06.05 erklärt. Über eine nachträgliche Planänderung (siehe unten) wurde der Ortsbeirat am 31.Mai 2007 informiert.

In einer Anwohnerversammlung am 03.07.2007 fanden die Planungen einstimmige Zustimmung.

Das Land Rheinland-Pfalz hat Zuwendungen für die städtische Maßnahme in Höhe von ca. 817.000 EUR in Aussicht gestellt. Der Zuwendungsbescheid wird in Kürze erwartet.

Abschließend sei erwähnt, dass die Problematik der unzureichenden Bedienung der beiden Bahnhöfe Mundenheim und Rheingönheim durch die S-Bahn nach wie vor auf der Agenda der Verwaltung steht. Da die Fahrpläne der S-Bahnen u.a. abhängig sind von den künftigen Fahrplänen der Fernverkehrszüge und hier für die Folgejahre noch keine konkreten Angaben vorliegen, ist eine Lösung des Problems noch nicht erkennbar.

## **2. Planungen der Deutschen Bahn AG**

Während zur Zeit drei Bahnsteigkanten (am „Hausbahnsteig“: Gleis 1, am Mittelbahnsteig: Gleise 2 und 4 – ein Gleis 3 existiert nicht) genutzt werden, werden die S-Bahn-Züge künftig ausschließlich am Mittelbahnsteig halten (in Fahrtrichtung Schifferstadt an Gleis 2, in Fahrtrichtung Ludwigshafen Hbf am Gleis 4). Über das Gleis 1 wird künftig ausschließlich Fern- bzw. Güterverkehr abgewickelt; der Hausbahnsteig wird deshalb aufgegeben und zurück gebaut.

Der Mittelbahnsteig wird auf eine Höhe von 76cm ausgebaut. Damit ist – wie heute schon von den provisorischen Holzbahnsteigen aus – ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen möglich. Blindenleiteinrichtungen werden vorgesehen. Die Bahnsteigdächer werden erneuert, Wartehallen mit Sitzmöglichkeiten ermöglichen einen windgeschützten Aufenthalt. Die heute schon vorhandenen digitalen Zugzielanzeiger werden in die neu gestaltete Anlage integriert.

Der Mittelbahnsteig ist derzeit nur von der Westseite her erreichbar. Auf Drängen der Stadt hat sich die Deutsche Bahn AG bereit erklärt, die vorhandene Bahnsteigunterführung nach Osten zu verlängern, so dass künftig ein direkter Zugang vom östlich der Bahnstrecke gelegenen Stadtteilzentrum gewährleistet sein wird.

Wie an allen bereits umgestalteten Bahnhöfen im Zuge der S-Bahn Rhein-Neckar soll auch – den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechend - in Mundenheim durch geeignete Maßnahmen der Zugang für mobilitätseingeschränkte Mitbürger gewährleistet werden. Geplant ist deshalb der Bau von Aufzügen sowohl an den Mittelbahnsteigen als auch an den westlichen und östlichen Ausgängen der Bahnsteigunterführung, mit denen auch für Radfahrer der komfortable Zugang zur S-Bahn ermöglicht wird.

Ursprünglich war ein zusätzlicher Treppenabgang vom Mittelbahnsteig zu der nördlich gelegenen städtischen Fuß- und Radwegunterführung geplant, um über diese eine direkte Anbindung an die Bushaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts herzustellen. Die Kosten dafür hätte die Stadt tragen müssen. Nachdem das Land signalisiert hatte, dass dafür keine Zuwendungen geleistet werden können, musste das Vorhaben aus finanziellen Gründen aufgegeben werden. Um trotzdem eine optimale Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus zu gewährleisten, soll die Bushaltestelle stadteinwärts in Richtung Süden unmittelbar an den östlichen Ausgang der Bahnunterführung zurückverlegt werden.

Wie erwähnt, berücksichtigen die Planungen der Bahn optional den späteren Bau eines vierten Gleises. So wird die Verlängerung der Bahnsteigunterführung bereits so ausgelegt, dass ein viertes Gleis zusätzlich überführt werden kann. Auch der Platz für eine Lärmschutzwand ist berücksichtigt.

Zum Thema Lärmschutz sei angemerkt, dass die Deutsche Bahn AG nach der geltenden Rechtslage nicht verpflichtet ist, als Folge der Umbaumaßnahmen an den Bahnsteigen Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Dies wäre allerdings der Fall, wenn das zusätzliche vierte

Gleis gebaut würde. Da dafür ein Realisierungszeitpunkt nicht absehbar ist, hat sich die Verwaltung an die Deutsche Bahn AG gewandt und gefordert, im Rahmen eines bundesweiten Lärmsanierungsprogramms an Bahnstrecken baldmöglichst Lärmschutzmaßnahmen in Mundenheim und Rheingönheim vorzusehen. Dieser Forderung beabsichtigt die Deutsche Bahn AG zu entsprechen. Entsprechende Planungen werden derzeit erarbeitet.

Die Baukosten für die beschriebenen Maßnahmen der Deutschen Bahn AG werden – vorbehaltlich der Finanzierungsgenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt - im Rahmen des S-Bahn-Projektes finanziert.

### **3. Planungen der Stadt für das Bahnhofsumfeld**

Die städtische Maßnahme betrifft die Umgestaltung der Verkehrsanlagen auf der Ostseite der Bahnanlagen. Die mit einer Fahrbahnbreite von 13 m überdimensionierte Fahrbahn der Maudacher Straße wird auf 6,50 m reduziert. Damit und durch den Abriss der Schuppen entlang der Bahngleise wird Platz geschaffen

- für den neuen Treppenaufgang (einschließlich Aufzug) aus der verlängerten Bahnsteigunterführung
- für neue -in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteigzugang liegende- Haltebuchten für Stadt- und Regionalbusse zum einen in Fahrtrichtung Gartenstadt / Maudach / Niederfeld bzw. in Richtung Mutterstadt / Dannstadt und zum anderen in Fahrtrichtung Innenstadt
- für eine Bike- and- Ride- Anlage mit 32 überdachten Fahrradabstellplätzen und 20 verschließbaren Fahrradboxen
- für eine südlich des Bahnsteigzugangs vorgesehene Park- and- Ride- Anlage (P+R) mit 40 Stellplätzen ;einschließlich 3 Behindertenparkplätzen

Die Wasgaustraße wird eine Fahrbahnbreite von 3,50m erhalten; die Einmündung in die Maudacher Straße bleibt erhalten.

Beide Bushaltestellen werden behindertengerecht mit 18 cm hoher Bus-Bahnsteigkante mit Blindenleitsystem und mit Fahrgastunterständen ausgebaut.  
Die Bushaltestellen sollen dynamische Fahrgastinformationsanlagen erhalten.

Die Maudacher Straße wird im Umbaubereich grundlegend erneuert; der Querschnitt wird neu geordnet. In diesem Zusammenhang wird auch die Befahrbarkeit der Ecke am ehemaligen Bahnübergang verbessert. Der Bahnseitenweg soll von Norden her bis zur neuen Bushaltestelle als kombinierter Geh-/Radweg verlängert werden.

Der beispielhafte Querschnitt (südlich der Einmündung der Weißenburger Straße /an der neuen Haltebucht stadtauswärts) hat folgende Abmessungen (von Ost nach West):

2,10 m Gehweg	Betonpflaster grau
3,30 m Grünstreifen	Rasen mit Baumpflanzungen
6,50 m Fahrbahn	Asphalt
3,00 m Fahrgasse/Bushalt	Asphalt
4,70 m Busbahnsteig/Gehbereich	Betonpflaster grau
<u>3,00 m Grünstreifen</u>	<u>Rasen mit Baumpflanzungen</u>
22,60 m Gesamtbreite	

Im Bereich der neuen Bushaltestellen und in Höhe der städtischen Rad-/Gehwegunterführung werden Querungshilfen in der Maudacher Straße hergestellt.

Die neuen Stellplätze der P+R- Anlage werden mit Betonpflaster befestigt. Sie werden 2,50 m breit und 4,30 m tief. Die Fahrgasse zum Aus-/Einparken hat eine Breite von 6,00 m.

Zur Ausstattung gehören auch eine Fahrrad-Abstellanlage mit 32 überdachten Fahrradständern und 20 abschließbaren Radboxen (Bike-and-Ride).

Die Beleuchtung der Verkehrsanlagen wird erneuert.

Sowohl in der P+R- Anlage als auch entlang der Maudacher Straße sind zum landespflegerischen Ausgleich umfangreiche Neuanpflanzungen geplant.

Zwischen der neuen Bushaltestelle auf der Bahnseite und den Gleisen soll zusätzlich ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen hergestellt werden.

Bauablauf:

Die Deutsche Bahn strebt als Baubeginn für den Ausbau der Station den November 2007 an. Sie kalkuliert mit einer Bauzeit bis Herbst 2008.

Die Deutsche Bahn benötigt das für das städtische Projekt benötigte Gelände zwischen den Bahnanlagen und der Maudacher Straße über die ganze Bauzeit als Baustelleneinrichtungsfläche. Deshalb kann das Stadtprojekt vsl. erst im Sommer 2008 begonnen werden und – mit Ausnahme von Restarbeiten - günstigstenfalls Ende 2008 abgeschlossen werden.

Der Neubau der P+R- Anlage erfordert keine Einschränkungen für Busverkehr und zur Verkehrsführung. Der Neubau der Bushaltestellen „Bahnhof Mundenheim“ mit dem Ausbau des Teilabschnittes der Maudacher Straße soll unter Verkehr erfolgen.

#### **4. Baukosten**

Straßenbau	760.000	EUR
Markierung/Beschilderung	25.000	EUR
Beleuchtung	45.000	EUR
Begrünung	75.000	EUR
Ausstattung	275.000	EUR
<u>Verwaltungskosten /Ing.-Leistungen</u>	<u>360.000</u>	<u>EUR</u>
Gesamtkosten	1.540.000	EUR

Anmerkung:

Von den o.g. Verwaltungskosten entfallen ca. 170.000 EUR auf in den Vorjahren erarbeitete Planungen, die aufgrund mehrfacher Änderungen der DB-Planungen verworfen werden mussten.

#### **5. Finanzierung**

Die Maßnahme ist nach dem Entflechtungsgesetz (bisher GVFG) förderfähig.

Aufgrund der Vorprüfung des Förderantrags durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz werden Zuwendungen in Höhe von ca.817.000 EUR erwartet.

Der Umbau der Maudacher Straße entlang der Bebauung ist ausbaubeitragspflichtig.

Dieser Teil der Baukosten ist auf 210.000 EUR veranschlagt; damit können

80% (= ca. 170.000 EUR) über Ausbaubeiträge (= wiederkehrende Beiträge im Abrechnungsbiet Mundenheim) finanziert werden.

Damit ergibt sich folgende Finanzierung der Gesamtmaßnahme

Zuwendungen des Landes	817.000 EUR
Ausbaubeiträge	170.000 EUR
<u>Stadtanteil</u>	<u>553.000 EUR</u>

Gesamtkosten 1.540.000 EUR

Die Maßnahme wird teilweise aus Krediten finanziert. Dies bedeutet bei 7 % Annuität (5 % Zinsen und 2 % Tilgung) für den städtischen Verwaltungshaushalt 25 Jahre lang eine jährliche Schuldendienstbelastung von 38.710 EUR.

#### 6. Mittelbedarf

			VE
Bisher verausgabt:	170.000 EUR		
Haushaltsjahr 2007	100.000 EUR		
Haushaltsjahr 2008	1.000.000 EUR	270.000 EUR	
<u>Haushaltsjahr 2009ff</u>	<u>270.000 EUR</u>		
	1.540.000 EUR		

#### 7. verfügbare Mittel

Die Mittel für die Haushaltsjahre 2008 sowie die Verpflichtungsermächtigungen wären entsprechend des dargestellten Bedarfes im Haushaltsplan 2008 auf der Haushaltsstelle 02.6340006.950000 bereitzustellen.