

---

Ausbau der Endhaltestelle Oppau - Maßnahmegenehmigung

KSD 20080097/1

---

**ANTRAG**

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 07.04.2008:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Die Maßnahme „ Umbau der Endhaltestelle LU-Oppau“ mit Gesamtkosten in Höhe von 3.885.000,00 Euro (Nettokosten) wird genehmigt.

## 1. Vorbemerkungen

Die Stadtbahndaltestelle LU-Oppau entspricht in keiner Weise den Ansprüchen an eine moderne, bedarfs- und kundenorientierte Haltestelle. Einrichtungen, die es Behinderten ermöglichen, die Haltestelle ohne fremde Hilfe zu nutzen, fehlen. Die Bahnsteigkanten sind zu niedrig und es fehlen Orientierungshilfen für Sehbehinderte.

Aus der Lage an der Außenseite eines Wendekreises resultieren Gefahrenpunkte, die für eine sichere Nutzung der Haltestelle kontraproduktiv sind und in Baden-Württemberg, an ähnlichen Haltestellen, zu schweren Personenunfällen geführt haben:

- Der Fahrer kann die Türen der Stadtbahn nicht einsehen. Er muss sich aber beim Anfahren davon überzeugen können, dass sich keine Passanten im Gefahrenbereich der Stadtbahn mehr befinden.
- Infolge der Außenlage der Haltestelle werden Aufenthaltsflächen der Haltestelle beim Einfahren der Stadtbahnzüge von diesen überstrichen. Die inzwischen vorgenommen Gelbmarkierung dieser Bereiche bringt keine wirkliche Verbesserung der Gefahrensituation.
- Durch die geraden Elemente der Stadtbahnzüge und der bogenförmigen Führung des Bordsteinsverlaufs des Bahnsteiges ergeben sich Lücken zwischen der Bahnsteigkante und den Einstiegen der Bahnen, die Stolperfallen für die Nutzer darstellen.
- Auch an der Endhaltestelle Oppau ereignete sich kürzlich ein Unfall, bei dem ein 85-jähriger Mann in die Straßenbahnhaltstelle einsteigen wollte und diese plötzlich anfuhr.

Es fehlt eine geordnete und sichere Verbindungen zu dem am Überholgleis gelegenen zweiten Bahnsteig.

Als nachteilig ist auch die Anbindung der Stadtbahn an das Busnetz zu sehen. Direkte Umsteigemöglichkeiten sind nicht vorhanden, der zurückzulegende Weg zwischen den Bussen und der Stadtbahn beträgt bis zu 120 m. Die Busbahnsteige sind nicht behindertengerecht angelegt.

Die Radabstellmöglichkeiten sind unübersichtlich und teilweise zerstört.

Parkraum für Pendler, die im Stadtgebiet von Ludwigshafen die Stadtbahn nutzen möchten, fehlt, was einen zusätzlichen Parkdruck auf die vorhandenen Parkmöglichkeiten in den benachbarten Straßen bewirkt.

Die Planung wurde in Abstimmung mit dem Betreiber der VBL und der RNV, unter der Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten entwickelt.

Zur Erlangung des Baurechts für den Stadtbahnumbau wurde ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt, welches eine Bürgerbeteiligung, die Abarbeitung der landespflegerischen Belange und der Lärmproblematik einschloss.

Der Ortsbeirat befürwortet den Entwurf der neuen Haltestellenanlage.

Zur Finanzierung der Maßnahme wurde ein Antrag auf Zuwendungen des Landes gestellt. Die Prüfung des Antrages und der Unterlagen ist inzwischen positiv abgeschlossen und liegt der SGD zur kommunalaufsichtlichen Stellungnahme vor.

## 2. Beschreibung der Maßnahme

Zur Behebung der vorhandenen Sicherheitsdefizite ist eine neue Anordnung der Haltestelle in einem gerade verlaufenden Streckenabschnitt außerhalb des Wendekreises vorgesehen. Um dies zu ermöglichen, muss die komplette Gleisanlage und Oberleitung des Haltestellenbereichs umgebaut werden. Als einzuhaltende Rahmenbedingungen sind dabei die angrenzenden Straßen, die Belange der Nutzer sowie die technischen Grundanforderungen der Bahnen zu beachten.

Das aus Richtung Stadtmitte kommende Gleis wird einspurig durch den Wendekreis geführt. Im Bereich der neuen Haltestelle verzweigt es sich in zwei Gleise, um danach wieder einspurig in Rich-

tung Innenstadt zu führen. Dabei rückt es in seiner Lage deutlich von der Bad-Aussee-Straße ab und orientiert sich am Fahrbahnrand der Kreisstraße Nr. 1.

Die beiden parallelen Gleise im Bereich der neuen Haltestelle ermöglichen das Überholen von Zügen und auch die Anlage von zwei Bahnsteigen.

Direkt an den westlichen Bahnsteig der Stadtbahn grenzen künftig vier Bushaltestelleneisenbahnsteige, wodurch eine direkte Umsteigemöglichkeit besteht. Zwei dieser Busbahnsteige sind so angeordnet, dass durch eine gemeinsame Benutzung auch das Halten eines Gelenkbusses möglich ist.

Die Bahnsteige werden behindertengerecht ausgebaut, mit Blindenleitsystemen und 3 Fahrgastunterständen, davon ein Doppelunterstand, ausgestattet.

An der Anbindung der Busfahrbahn an die Horst-Schork-Straße ist eine zusätzliche Buswartefläche ohne Zustiegsmöglichkeit ausgewiesen.

Auf der den Bushaltestellen gegenüberliegenden Seite der Busfahrbahn sind 4 Taxistellplätze vorgesehen.

Fahrradabstellmöglichkeiten, ein neues Betriebsgebäude und 22 Park-and-Ride-Parkplätze sind auf der Fläche zwischen der Busfahrbahn und der Bad-Aussee-Straße projektiert. Weitere 16 Park-and-Ride-Parkplätze sind im Bereich zwischen der Heinrich-Caro-Straße und der Bürgermeister-Trupp-Straße geplant. Die Parkplätze sind von der Bad-Aussee-Straße aus anfahrbar. Der Gehweg entlang der Park-and-Ride-Anlage muss den neuen planerischen Gegebenheiten entsprechend umgebaut werden. Der Vorplatz am Kiosk soll neu gestaltet werden und die Unterführung in Richtung BASF benutzerfreundlich angeschlossen werden.

Durch die Neuanlage eines Gehweges entlang der Nord-Ost-Seite der Busfahrbahn werden die Fußgänger kreuzungsfrei vom Bahnsteig zur Bad-Aussee-Straße geführt.

Da die heutige Querungsstelle von Ihrer Lage her nicht mehr sinnvoll ist, wurde im Bereich der Bad-Aussee-Straße, Haus Nr. 59, ein neuer Fußgängerüberweg geplant.

Der Ausbau der Fahrbahn der Bad-Aussee-Straße ist nicht Bestandteil der Maßnahme

Die Fahrbahn der Kreisstraße Nr. 1 muss im Bereich der Haltestelle auf eine Spur reduziert werden, um eine separate Busspur für die aus Norden die Bushaltestellen anfahrenen Busse ausweisen zu können.

Der Radweg entlang der Kreisstraße Nr. 1 wird der neuen Bordsteinführung angepasst.

Das alte Betriebsgebäude der Verkehrsbetriebe wird abgerissen. Die damit freiwerdenden Flächen und die nicht mehr für den Betrieb erforderlichen befestigten Flächen werden als landschaftspflegerische Ausgleichsflächen mit Rasen, Sedum sowie standortgerechten Strauchpflanzen und Einzelbäumen angelegt. Die Gleisanlage wird außerhalb der Haltestelle als Grünleis angelegt.

Die Beleuchtungsanlage für die Haltestelle wird entsprechend den vorgegebenen Standards neu erstellt. Durch den Eingriff in den östlichen Fahrbahnrand der Bad-Aussee-Straße wird die Anpassung der vorhandenen Straßenbeleuchtungsanlage ebenfalls erforderlich. Als Leuchten kommt der Leuchtentyp DL 500 MIDI-M zum Einsatz.

Der neue Fußgängerüberweg wird DIN-gerecht ausgeleuchtet.

Die Querung der Gleisanlage durch die auf der Kreisstraße, die Bushaltestellen anfahrenen Busse, wird signalisiert

Die Gehweg- und Haltestellenflächen werden mit einem grauen Beton-Rechteckstein 10/20 cm befestigt und mit Bordstein zu den Fahrflächen abgegrenzt. Die Park-and-Ride-Parkplätze werden anthrazitfarben gepflastert. Der Radweg wird in Asphaltbauweise hergestellt. Der Ausbau der Fahrbahnflächen erfolgt ebenfalls mit Asphalt

Die signaltechnischen Sicherheitseinrichtungen der Haltestelle werden den geänderten Gegebenheiten und den Richtlinien entsprechend angepasst.

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist eine Bauzeit von 15 Monaten vorgesehen.

Derzeit ist der Baubeginn im Spätjahr 2008 geplant.

### 3. Kosten der Maßnahme (Nettokosten)

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 3.885.000 Euro und gliedern sich wie folgt:

Straßenbau	622.000 Euro
Gleisbau	1.475.000 Euro
Oberleitungsbau	560.000 Euro
Signaltechnik	306.000 Euro
Betriebgebäude	30.000 Euro
Beleuchtung	74.000 Euro
Ausstattung	259.000 Euro
Bepflanzung	89.000 Euro
Abbruchkosten	20.000 Euro
Ingenieurleistungen	450.000 Euro
<b>Gesamtkosten</b>	<b>3.885.000 Euro</b>

### 4. Mittelbedarf (Nettokosten)

	<b>Kassenmäßig</b>
Vor 2008	180.784 Euro
2008	800.000 Euro
2009	2.800.000 Euro
2010	104.216 Euro

### 5. Finanzierung der Maßnahme (Nettokosten)

Gesamtkosten	3.885.000 Euro
Zuwendungen gemäß EntflechtG/LFAG (85% der zuwendungsfähigen Mittel)	2.895.100 Euro
Eigenanteil	989.900 Euro

### 6. Verfügbarkeit der Mittel

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen. Die für die Durchführung der Maßnahme erforderlichen Mittel sind im 5-jährigen Investitionsplan der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen eingestellt. Für die Finanzierung der Maßnahme wurde am 10.07.2007 eine Baudurchführungsvereinbarung zwischen den Verkehrsbetrieben und der Stadt abgeschlossen, die die Finanzierung der Maßnahme regelt.