

19.11.2018

Arbeiten zur Erneuerung der Linie 10 beginnen im Frühjahr 2019

Im Frühjahr 2019 wollen der Wirtschaftsbetrieb der Stadt Ludwigshafen (WBL) und die Technischen Werke (TWL) mit den Leitungs- und Kanalerneuerungen in Alt-Friesenheim als Teil des Neubaus der Stadtbahnlinie beginnen. In der Kreuz-, Luitpold- und Carl-Bosch-Straße wird dann der Straßenbahnbetrieb eingestellt und durch einen Busverkehr ersetzt. Die Linie 10 endet am Ebertpark.

Dazu sollen der Bauausschuss am Montag, 26. November, und der Werkausschuss am Freitag, 30. November, die notwendigen Beschlüsse als Empfehlung an den Stadtrat im Dezember fassen.

Mit diesen Beschlüssen würde das Projekt auch in die Federführung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) wechseln, die Erfahrungen mit solchen Projekten einbringen wird. So wurden unter anderem die Stadtbahn Nord in Mannheim und die Erneuerung der Rhein-Haardt-Bahn-Strecke unter der Regie der rnv durchgeführt.

"Nach vielen Jahren des Planens und der Finanzierungsbemühungen kann es jetzt konkret losgehen. Wir haben die Bürgerschaft bei der Konzeptfindung intensiv beteiligt, dies soll auch bei der Bauausführung so bleiben", sagt Bau- und Umweltdezernent Klaus Dillinger. Die Bauarbeiten werden insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner Belastungen mit sich bringen. Den genauen Bauablauf werden die Beteiligten in einer Anwohnerversammlung am Mittwoch, 5. Dezember, um 18 Uhr im Gemeindehaus der Pauluskirche vorstellen. Der Abschnitt Hohenzollernstraße befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren, das der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) durchführt. Im Vorfeld haben TWL und WBL in den letzten Jahren schon die Leitungsarbeiten vorgezogen, die ohne Eingriff in die Gleisstrasse möglich waren. Sobald das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist werden auch für diesen Streckenabschnitt die Umsetzungsarbeiten beginnen.

"Ludwigshafen bekennt sich zu einem ÖPNV-Angebot, dessen große Stütze das Stadtbahnnetz ist. Dies ist für eine Stadt unserer Größe nicht selbstverständlich. Die Linie 10 transportiert 2,4 Millionen Fahrgäste im Jahr, das sind mehr als die stärkste Buslinie in Ludwigshafen. Die Erneuerung der Linie 10 ist mit einem Streckenneubau vergleichbar – aber auch solche prüfen wir gerade gemeinsam mit dem Umland", sagt Bau- und Umweltdezernent Klaus Dillinger.

Bauablauf Gleis- und Straßenarbeiten für den Abschnitt in Alt-Friesenheim

Die Baumaßnahmen für den Ausbau der Stadtbahnlinie Friesenheim sollen im zweiten Quartal 2019 mit dem Rückbau der Gleisanlage und der Fahrleitung im Bereich der Carl-Bosch-Straße beginnen. Mit dem Einbau der Gleisanlage und der Straßenflächen kann voraussichtlich im Sommer 2021 begonnen werden. Nach heutiger Planung ist mit dem Abschluss der Maßnahmen im Sommer 2023 zu rechnen.

Die Gesamtkosten für den Abschnitt "Alt-Friesenheim" belaufen sich auf 13.97 Millionen Euro.

Hintergrund

Die Gesamtplanung

Weil sie die Verschleißgrenze erreicht hat, wird die Gleisanlage der Linie 10 zunächst auf der 900 Meter langen Strecke in Alt-Friesenheim und dann in dem 1.700 Meter langen Bereich zwischen der Marienkirche und der Sternstraße neu gebaut. In Alt-Friesenheim kann wegen der

Fahrbahnbreite von rund 6,50 Metern kein eigener Gleiskörper hergestellt werden. Zwischen den Haltestellen Sternstraße und Friesenheim Mitte werden die Gleise wie bisher innerhalb der Fahrbahn verlaufen. Die Gleisanlage kann aber so optimiert werden, dass sich Straßenbahnen und Lkw auf einer von Grund auf erneuerten Fahrbahn uneingeschränkt begegnen können.

In der Hohenzollernstraße wird die Straßenbahn abschnittsweise eingleisig auf einem eigenen Gleiskörper geführt. Er wird mit bis zu 15 Zentimeter hohen Hochbordsteinen zur Fahrbahn abgegrenzt und außerhalb der Haltestellenbereiche begrünt. Die Haltepunkte werden barrierefrei ausgebaut. Der Gleiskörper kann an den Kreuzungen Carl-Friedrich-Gauß-, Pettenkofer-, Virchow-, Bremser-, Fichte-/Ebert- und Riedsaumstraße signalgesteuert überquert werden.

Eine umfassende Bürgerbeteiligung fand im Jahr 2015 statt. Deren Ergebnisse wurden soweit möglich in die Entwürfe übernommen.

Verfahren

Für den Bauabschnitt **"Alt-Friesenheim"** wurde ein vereinfachtes Planrechtsverfahren, nämlich ein Plangenehmigungsverfahren, durchgeführt. Das Baurecht liegt seit 18. Dezember 2017 vor. Weil das Planrechtsverfahren für den Abschnitt "Alt-Friesenheim" schneller abgewickelt werden konnte und auch das Land als Zuschussgeber am 19. November 2018 für diesen Abschnitt eine Förderung in Höhe von 877.200 Euro angekündigt hat, wird mit diesem Bauabschnitt als erstes begonnen. Der Zuschussantrag wurde am 16. August 2016 gestellt. Der Gesprächslage im Vorfeld der Zuschussanträge entsprechend, werden für die Erneuerung der Gleis- und der Fahrleitungsanlage keine Zuwendungen gewährt, wohl aber für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Für den Abschnitt **"Hohenzollernstraße"** begann das Planfeststellungsverfahren des Landesbetrieb Mobilität (LBM) mit der Offenlage in der Zeit vom 31. August 2018 bis 1. Oktober 2018 sowie der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Der Planfeststellungsbeschluss wird im günstigsten Fall im Jahr 2019 erwartet. Wenn keine Rechtsmittel eingelegt werden, kann dann ab 2021 mit dem Bau begonnen werden. Es wird derzeit eine Bauzeit von drei Jahren erwartet. Die im Vorfeld bereits möglichen Infrastrukturmaßnahmen des WBL und der TWL wurden bereits im Jahr 2017 bis 2018 durchgeführt.

Nach dem derzeit aktuellen Kostenstand belaufen sich die Kosten für den Bauabschnitt **"Hohenzollernstraße"** auf 23.48 Millionen Euro. Der Antrag auf Zuwendungen des Landes wurde am 3. Januar 2017 eingereicht. Zwar hat das Land in mehreren Gesprächen die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit bestätigt. Eine förmliche Zuschusszusage liegt jedoch bislang nicht vor.

Kosten der Gesamtmaßnahme

Die Fortschreibung des Kostenstandes für die gesamte Strecke mit einer angenommenen jährlichen Baupreissteigerung von 3,5 Prozent führt zu 37.45 Millionen Euro Gesamtkosten.