

23.06.2022

Linie 10: Gute Lösungen für die Hohenzollernstraße - rnv und Stadtverwaltung präsentieren Planvarianten, Anwohnersammlung geplant

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) hat mehrere Varianten erarbeitet, wie die Hohenzollernstraße ausgebaut werden kann, ohne die zu erneuernden Gleise der Linie 10 in einen eigenen Gleiskörper zu legen. Gleichzeitig haben die Planer*innen Nutzen und Vorteile für die Verkehrsteilnehmenden neu bewertet. Der Bau- und Grundstücksausschuss hatte im Januar 2022 den Auftrag dazu erteilt und sich damit einer Empfehlung der Stadtverwaltung angeschlossen. Der bereits genehmigte Entwurf, für den eine so genannte Planfeststellung notwendig war, wird damit nicht weiterverfolgt. Neue Förderstrukturen ermöglichen mittlerweile eine günstigere Planung, die mit mehr Vorteilen für Verkehrsteilnehmende und Fußgänger*innen einhergeht. rnv und Stadtverwaltung werden ihre Lösungsvorschläge in den politischen Gremien sowie der Anwohnerschaft vorstellen.

Die Vorteile der neuen Varianten, die alle barrierefrei sind, liegen unter anderem darin, dass bei Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper Bereiche für Radfahrer*innen, so genannte Schutzstreifen, geschaffen werden können. Für Fußgänger*innen verbessern sich die Laufwege unter anderem zum Klinikum und den angrenzenden Schulen. Autofahrer*innen, Motorradfahrer*innen und Radfahrer*innen profitieren von mehr Abbiegemöglichkeiten. Durch die zwei- anstatt eingleisige Führung der Linie 10 könnte auch der Takt erhöht und zum Beispiel der Ebertpark wieder besser angefahren werden. Zudem sieht die neue Planung den Erhalt von mehr Bäumen und Ladezonen für angrenzende Betriebe vor. Während der Planungen wurde auch die Auslastung der bestehenden Parkplätze überprüft, die derzeit etwa bei 80 bis 90 Prozent liegt. Aufgrund der Neuplanungen werden wenige Parkstände entfallen, so dass künftig etwa ein vollständiger Auslastungsgrad zu erwarten ist.

Die rnv hat insgesamt sechs Varianten ausgearbeitet und zwei davon zugleich ausgeschlossen, da für diese ein erneutes langfristiges Planfeststellungsverfahren nötig wäre beziehungsweise die Gehwegbreiten zu sehr reduziert werden müssten. Die verbleibenden vier Varianten unterscheiden sich unter anderem durch Abstufungen von einem einfachen Ausbau – dabei werden lediglich die Gleise ausgetauscht – bis hin zu einem Vollausbau. Bei einem Vollausbau wird auch die komplette Fahrbahn mit Gehwegen und Parkplätzen erneuert. Je nach Variante liegen die aktuelle Kostenschätzung nach Angaben der rnv zwischen 35 und 44 Millionen Euro (Stand Juni 2022).

Neue Fördertöpfe und mehr Platz für Radfahrer*innen

Die rnv und die Verwaltung schlagen die Variante vor, die für alle Verkehrsteilnehmenden den größten Nutzen bringt. Danach würden die Gleise, die Fahrbahn, die Gehwege und die Parkplätze erneuert sowie die Haltestellen barrierefrei umgebaut werden und Radfahrer*innen erhielten einen Schutzstreifen. Für diese Variante rechnen die Planer*innen der rnv mit Kosten von rund 44 Millionen Euro (Stand Juni 2022).

Die bislang planfestgestellte Version würde bei Berücksichtigung des Preisindex mit Stand Juni mittlerweile 46,17 Millionen Euro kosten.

"Wenn wir nachhaltig und ressourcenschonend planen, müssen wir die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden sowie des Stadtquartiers berücksichtigen. Dies ist uns hier gelungen. So ist es ein dicker Pluspunkt dieser neuen Planung, dass sich die Situation für

Fahrradfahrer*innen verbessert. Die ursprüngliche Planung hatte wegen des begrenzten Straßenraums und des eigenständigen Gleiskörpers kein Angebot für Radfahrer*innen berücksichtigt. Jetzt sind wir einen großen Schritt weiter. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen bleibt weiterhin Grundlage der Planung. Positiv ist zudem, dass wir für unser Vorhaben neue Fördermöglichkeiten sehen, die wir nutzen werden", erläutert Bau- und Umweltdezernent Alexander Thewalt in einem Pressegespräch am Donnerstag, 23. Juni 2022, mit Frank Dommasch, Bereichsleiter Infrastruktur der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv).

Im Zuge der weiteren Bearbeitung ist vorgesehen, auch die zu erwartenden Fördermittel, Ausbaubeiträge und den voraussichtlichen städtischen Finanzierungsanteil auszuweisen.

Als Bewertungskriterien zum Vergleich der Varianten zählten unter anderem die Bau- und die Planungszeit, die Anzahl der Bäume und Parkplätze, die erhalten werden könnten, und die jeweiligen Auswirkungen auf den ÖPNV, den Individualverkehr, dem Radverkehr und auf die Fußgänger*innen.

In einem ersten Schritt stellte die rnv dem Ortsbeirat Friesenheim die Varianten am Dienstag, 21. Juni 2022, vor. Nach der Präsentation im Ortsbeirat Nördliche Innenstadt am Dienstag, 5. Juli, folgen eine noch zu terminierende Anwohnerversammlung, der Bau- und Grundstücksausschuss am Montag, 11. Juli, und schließlich der Stadtrat am Montag, 18. Juli 2022.

Der Ausbau der Linie 10 ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Ludwigshafen und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), wobei die Stadt die rnv mit dem Ausbau beauftragt hat. Alle Schritte werden im Einvernehmen abgestimmt.

Historie

Im Jahr 2008 hatten Planer*innen der Stadtverwaltung für das Gesamtprojekt Stadtbahnlinie Friesenheim eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen. Die Kosten für beide Bauabschnitte "Hohenzollernstraße" und "Alt-Friesenheim" schätzten sie damals auf 13 Millionen Euro. Am 25. Juni 2012 beschloss der Stadtrat, die Planung des Bauabschnittes "Hohenzollernstraße" mit einem eigenen Gleiskörper der Stadtbahn, einem Vollausbau des Straßenraums und einem barrierefreien Umbau der Haltestellen fortzuführen. Grund für diese Entscheidung war, dass es damals für einen Ausbau im Bestand, also ohne eigenen Gleiskörper, keine Fördermöglichkeit gab.

Am 21. Dezember 2016 wurde ein Zuwendungsantrag für die Förderung des Bauabschnittes "Hohenzollernstraße" gestellt. Im Jahresgespräch am 12. November 2020 mit Vertreter*innen des Ministeriums, des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz und der Stadt wurde festgelegt, dass nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens dem Landesbetrieb eine aktualisierte Kostenberechnung zugesandt werden soll.

Der Stadtrat wurde in seiner Sitzung am 13. Dezember 2021 darüber informiert, dass sich die Maßnahmenkosten gegenüber den im Jahr 2018 mitgeteilten Gesamtkosten des 1. Bauabschnitts (Hohenzollernstraße) für die planfestgestellte Lösung deutlich erhöht haben. Gleichzeitig wurde aufgezeigt, dass ein ressourcenschonenderes Bauen, also der Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper, nicht nur günstiger ist, sondern mittlerweile auch mit Fördergeldern dafür zu rechnen ist. Gleichzeitig verbessert sich die Situation insbesondere für Radfahrer*innen.

Am 31. Januar 2022 bat der Bau- und Grundstücksausschuss auf dieser Basis Lösungsvarianten im Bestand zu untersuchen und vorzustellen und beauftragte die rnv damit.