

Sitzung des Stadtrates am 16. April 2018

Teil , Nr. (öffentlich)

Stärkung des ÖPNV im Zusammenhang mit der Baustellenzeit zum Abriss der Hochstraße Nord, zum Bau der Stadtstraße/City-West und zur Sanierung der Hochstraße Süd

Vorlage der RNV und der Verwaltung, inklusive Abgleich mit der online-Beteiligung nach dem Bürgerforum in 2016 und den Erkenntnissen zum „Masterplan Green City“

Beschlussvorschläge

Aus Sicht der Stadt Ludwigshafen sind über die bereits umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen regionalen Maßnahmen (z.B. S-Bahn) weitere Verbesserungen und Vernetzungen notwendig, um den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV zu erhöhen. Neben den Maßnahmen im Stadtgebiet Ludwigshafen ist es notwendig, dass auch die Umlandgemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten einen nachhaltigen Beitrag leisten. Vor diesem Hintergrund wird beschlossen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die genannten und beschriebenen betrieblichen ÖPNV-Maßnahmen im Rahmen der Sicherung der lokalen und regionalen Mobilität zur Umsetzung vorzubereiten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die genannten und beschriebenen investiven ÖPNV-Maßnahmen im Rahmen der Sicherung der lokalen und regionalen Mobilität zur Umsetzung vorzubereiten. Davon ausgenommen ist vorläufig die Gleisverbindung Konrad-Adenauer-Brücke zur Bleichstraße aufgrund der offenen Fragen zur Sanierung der Hochstraße Süd (Baustelleneinrichtung, dauerhafte Unterkonstruktion?)
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für den Einbau zusätzlicher Weichen zur Erhöhung der Flexibilität im Netz bei Störungen im Sinne der Betriebssicherheit gemeinsam mit der rnv weiterzuführen. Ob und welche Maßnahmen umgesetzt werden obliegt einem weiteren Beschluss.
4. Das Maßnahmenpaket soll in die anstehende Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Ludwigshafen eingearbeitet werden.

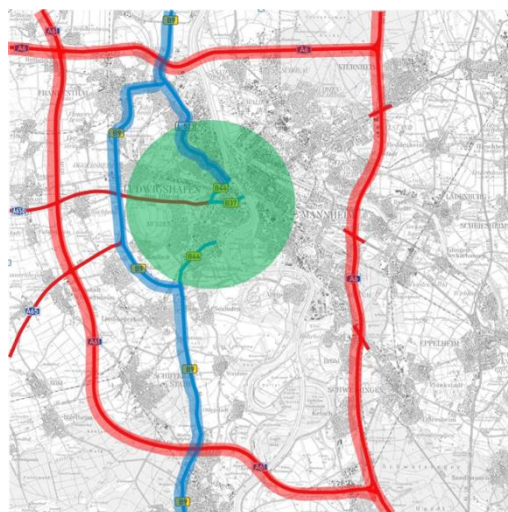
Ausgangslage

Die B44 (Hochstraße Nord) im Stadtgebiet von Ludwigshafen weist seit Jahren erhebliche bauliche Mängel auf. Deshalb erfolgten in den letzten Jahren zahlreiche Untersuchungen und Planungen, um wieder einen verkehrssicheren Zustand herzustellen. Letztlich hat sich die Stadt Ludwigshafen nach zahlreichen Beratungen und einer intensiven Bürgerbeteiligung dazu entschieden, die Hochstraße abzureißen und durch eine ebenerdige Stadtstraße zu ersetzen.

Die diesbezüglichen Baumaßnahmen erstrecken sich über einen Zeitraum von mindestens 8 Jahren. Über einen Zeitraum von etwa 4,5 Jahren hinweg, ist dabei mit erheblichen Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen.

Durch eine optimierte Bauphasenplanung ist es gelungen, während der gesamten Baustellenszeit in der Regel zwei schmale, zumindest aber immer eine Fahrspur pro Fahrtrichtung aufrecht zu erhalten. Jedoch reicht diese Kapazität nicht aus, um die vorhandenen lokalen und regionalen Kfz-Verkehre zu bewältigen. Um die damit verbundenen negativen Auswirkungen zu mindern, müssen begleitende Maßnahmen umgesetzt werden. Ziel ist es dabei, die Zahl der Kfz-Fahrten in der Innenstadt von Ludwigshafen und im unmittelbaren Umfeld der Baustelle zu reduzieren. Dies kann einerseits durch entsprechende Verkehrsführung und Verkehrslenkung des Kfz-Verkehrs und andererseits durch eine Stärkung der alternativen Verkehrsmittel Bahn, Bus und Fahrrad erreicht werden.

Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs ist ein dreistufiges Zonen-/ Umleitungskonzept vorgesehen. Dies bedeutet, dass überregionale Verkehre über den die Stadt Ludwigshafen umgebenden Autobahnring (A6 und A61) umgelenkt werden sollen, regionale Verkehre dagegen über den Bundesstraßenring (B9). Der innerstädtische Bereich soll so nicht mehr von Durchgangsverkehren, sondern nur noch vom Ziel- und Quellverkehr von Ludwigshafen und Mannheim befahren werden. Insgesamt wird dazu ein Verkehrsmanagement- und Verkehrslenkungssystem konzipiert werden, das auch digitale Elemente beinhalten wird.



3- Zonen-Konzept IV

Zur Förderung des Radverkehrs sollen weitere Radverkehrsanlagen realisiert werden, sodass ein Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtert wird. Auch das bereits installierte Fahrradvermietensystem ist ein Baustein dieses Konzeptes, ebenso wie die realisierte Erweiterung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen. Dadurch kann ein multimodaler Austausch zwischen den Verkehrsträgern gefördert werden. Zur weiteren Verbesserung kann auch der Ausbau von regionalen Hauptachsen (in RLP: „Pendlerradrouten“) beitragen. Die Finanzierung und damit der Realisierungszeitraum sind derzeit jedoch nicht gesichert.

Eine tragende Rolle spielt aber der weitere Ausbau des ÖPNV-Angebots. Die erheblichen Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb beginnen Ende 2023. Für betriebliche Anpassungen des ÖPNV ist es somit das Ziel, diese zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 umzusetzen und dafür notwendige bauliche Maßnahmen abzuschließen. Zusätzlich können einzelne Maßnahmen schon eine Entlastungsfunktion während der Sanierung der Hochstraße Süd haben und sollten somit Ende 2019 in die Umsetzung gehen. Insgesamt sollten zusätzliche Angebote im ÖPNV einen zeitlichen Vorlauf zu Einschränkungen im Individualverkehr **haben**. Dies ist im weiteren Verlauf der Planungen zu konkretisieren.

Speziell in der südlichen Innenstadt konnten die im Herbst 2017 durch den Planken-Umbau und den verminderten Pkw-Abfluss in Mannheim verursachten Staus genutzt werden, Engpässe für den Busverkehr zu definieren und Lösungen zu konzipieren, die in das vorliegende Konzept einfließen.

ÖPNV-Potential und bereits umgesetzte Maßnahmen

Einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsentslastung während der Baustellenzeit muss der öffentliche Personennahverkehr leisten. In einer gemeinsamen Untersuchung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat ein Planungsbüro (KIT/Innovaplan) ermittelt, dass in den Verkehrsspitzen durch entsprechende Angebotserweiterungen bis zu 20% des Kfz-Verkehrs auf Bus und Bahn verlagert werden könnte. Ziel ist damit die Verlagerung von rund 1200 Personen vom Pkw auf den ÖPNV pro Tag ab 2023.

Als geeignete Maßnahmen wurden die Anpassung der Kapazitäten heute ausgelasteter Fahrten in der Spitzenstunde (Kapazitätserhöhung durch größere Fahrzeuge oder zusätzliche Fahrten), die Vermeidung von Fahrzeitverlusten im Busverkehr (Busspuren, Priorisierung) und die Herstellung von Park+Ride Kapazitäten entlang der S-Bahn-Achsen und hochwertiger regionaler Bahnachsen (RHB) aufgeführt.

Im regionalen ÖPNV sind die vorgesehenen Verbesserungen bereits im Rahmen anderer Projekte weitgehend umgesetzt bzw. werden in den nächsten Jahren realisiert. Zu nennen sind hier:

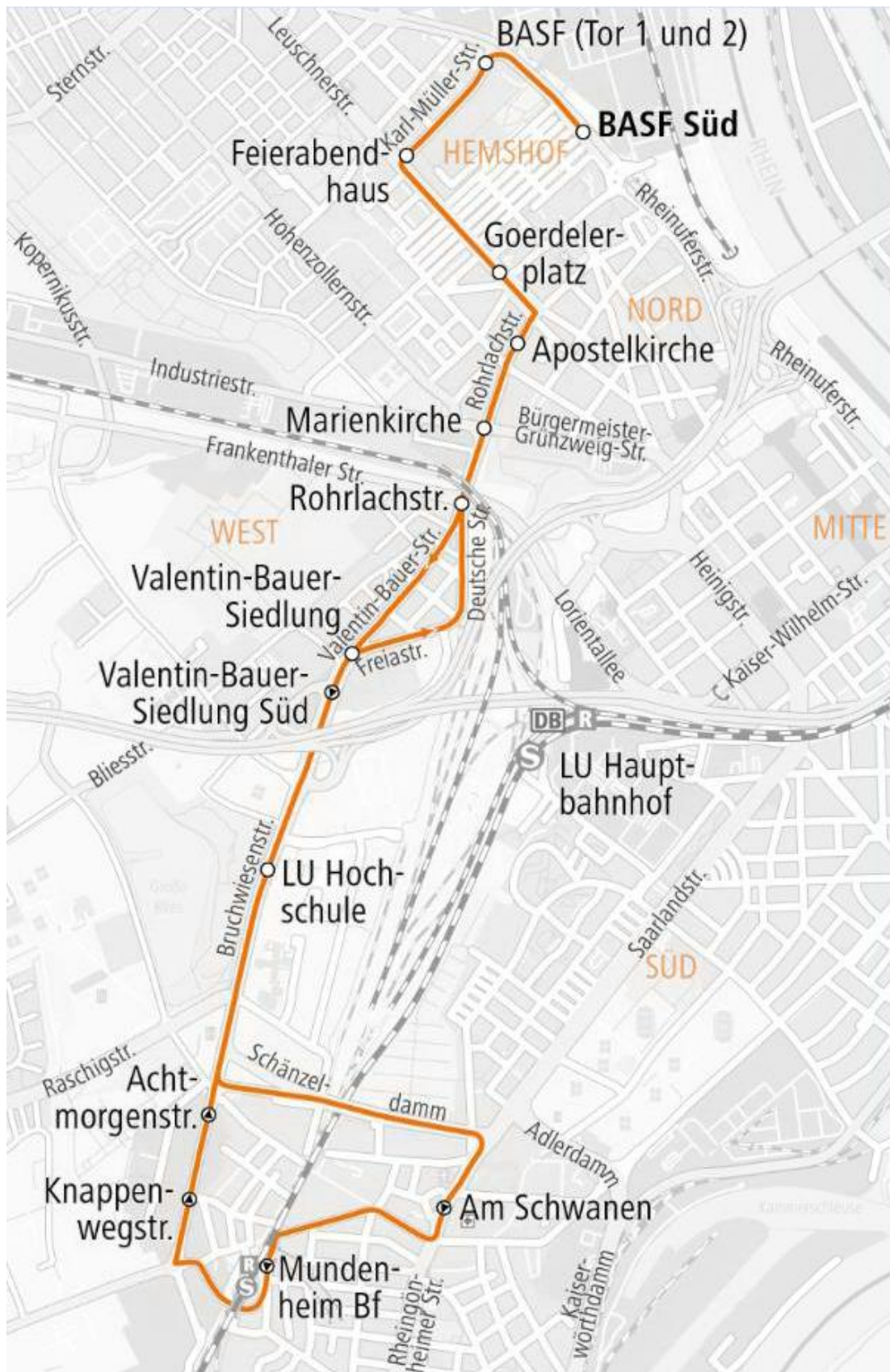
- die Einführung der nächsten Stufe der S-Bahn auf der Relation Mainz – Worms – Frankenthal – Ludwigshafen – Mannheim
- Einbeziehung des BASF-Verkehrs in das S-Bahn-Netz mit Elektrifizierung des BASF-Gleises
- Umsetzung des RHB-Konzeptes 2010 mit zusätzlichen Fahrtangeboten und Fahrzeitbeschleunigung
- Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015
- Kapazitätserhöhungen im Sitzplatzangebot im S-Bahn-Verkehr

Das geplante ÖPNV-Konzept der Stadt Ludwigshafen legt ergänzend die nachfolgenden Verbesserungen im Angebot zugrunde, für die bereits erste Vorarbeiten geleistet werden. So ist der für die Angebotsverbesserung erforderliche Beschaffungsprozess neuer Stadtbahnen im Zeitplan, wodurch zusätzlich benötigte Bahnen rechtzeitig zum vorgesehenen Zeitpunkt der Angebotsverbesserungen zur Verfügung stehen. Ebenso laufen derzeit und auch noch in den folgenden Jahren die erforderlichen Gleiserneuerungen, damit zum Zeitpunkt der Angebotsverbesserungen keine weiteren Baustellen an den wichtigsten ÖPNV-Achsen zu erwarten sind.

Die rnv hat 2016/2017 ihre Jobticket-Akquise in Ludwigshafen, Mannheim und der Region intensiviert, zum Teil in direkten Gesprächen mit den Unternehmen. Ziel ist, möglichst vielen Unternehmen und ihren Mitarbeitern den Zugang zu einem netzweit-gültigen Ticket zu ermöglichen, mit zum Teil unternehmensspezifischen Vereinbarungen.

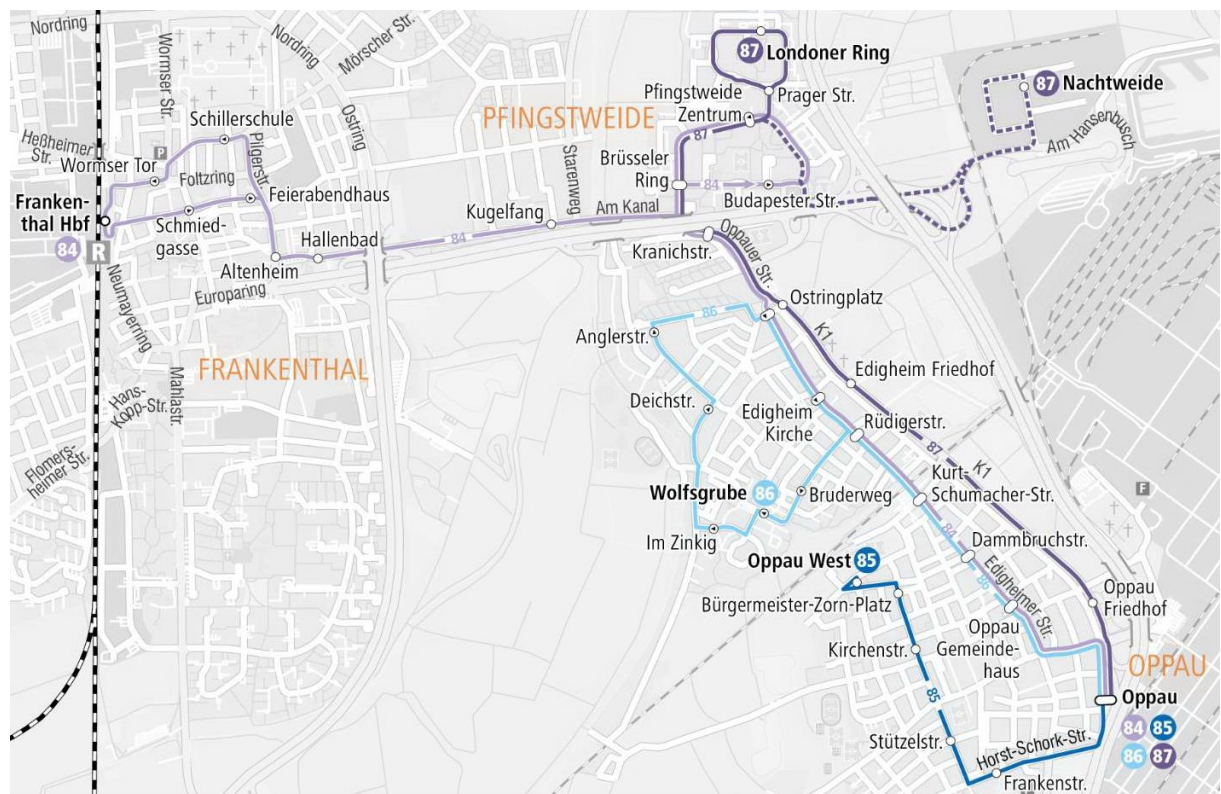
Zusätzlich erforderliche betriebliche Maßnahmen im ÖPNV

- **Änderung bzw. Anpassung des Busliniennetzes** im Innenstadtbereich aufgrund baustellenbedingt versperrter Fahrwege unter Meidung von staugefährdeten Bereichen und der Nutzung der nachfolgend beschriebenen eigenen Bus-Cityroute abseits dieser staugefährdeten Bereiche.
- **Umleitung der Stadtbahnlinie 6 über die Konrad-Adenauer-Brücke** und damit verbunden eine Verknüpfung mit der Linie 2 in Mannheim, ausgelöst durch die in mehreren Bauphasen notwendige Sperrung des heutigen Fahrweges über die Kurt-Schumacher Brücke (Detailabstimmung mit Mannheim steht noch aus)
- Einrichtung von zusätzlichen **rheinüberschreitenden Stadtbahn-Expresslinien** aus Rheingönheim und Oggersheim im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr, um die Angebotskapazität zu erhöhen und so der zu erwartenden steigenden Nachfrage gerecht zu werden bzw. Anreize zum Umstieg zu schaffen. Die Linien würden Mo-Fr im 20-Minuten-Takt verkehren, voraussichtlich zwischen 6:30h und 9:30h bzw. 15:30h und 18:30h.
- Einrichtung einer **städtischen Stadtbahn-Expresslinie** zwischen Rheingönheim und Friesenheim im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr, um die lokale Anbindung an die BASF zu verbessern und eine umsteigefreie Fahrtbeziehung zwischen den südlichen Stadtteilen und der nördlichen Innenstadt zu gewährleisten. Diese Linie würde ebenfalls Mo-Fr im 20-Minuten-Takt fahren, voraussichtlich zwischen 6:30h und 9:30h bzw. 15:30h und 18:30h.
- Einrichtung einer neuen **Busverbindung** zwischen den Stadtteilen **West und nördliche Innenstadt**, um weiterhin eine Busverbindung zwischen den beiden Stadtteilen bei zu erwartenden Behinderungen durch Baumaßnahmen im Umfeld des Rathauses aufrecht zu erhalten. Die Mehrkosten liegen je nach Taktung bei 300.000 Euro pro Jahr



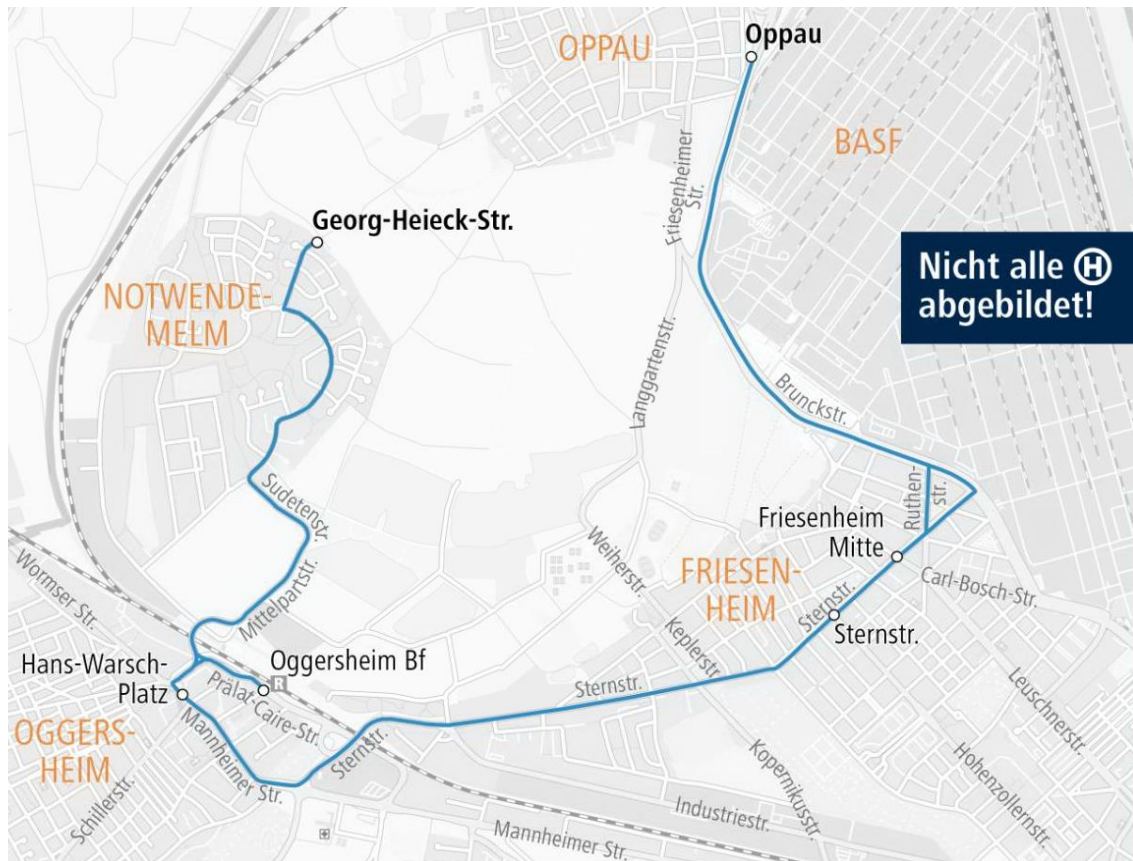
Buslinie: BASF – Stadtteil Nord – Stadtteil West – Hochschule – Mundenheim (tangential zu den Baustellenbereichen)

- **Taktverdichtung** der Buslinie zwischen **Oppau und Frankenthal**, um für die Bewohner der nördlichen Stadtteile einen kurzen Zugang zum Frankenthaler Bahnhof zu erreichen, von wo aus mit S-Bahnen, RE oder RB-Zügen wichtige regionale Ziele schnell erreicht werden können. Mit einer Co-Finanzierung der Stadt Frankenthal und kleineren Anpassungen im Busnetz LU-Nord ist eine kostenneutrale Umsetzung möglich.



Busliniennetz Oppau – Frankenthal (Anbindung S-Bahn und RE in FT Hbf)

- Einrichtung einer neuen direkten Busverbindung Melm – Hans-Warsch-Platz – Sternstrasse – (Brunckstraße) – Oppau (Endstelle) zur schnelleren Verbindung des Gebietes Melm mit den nördlichen Stadtteilen und der BASF (vgl. Kapitel „nicht weiter verfolgte tangentielle Busangebote“) ohne Berühren der Baustellenbereiche. Diese Linie würde im 30-Minuten-Takt fahren, nur Mo-Fr und zur Fahrzeitreduzierung zwischen Melm und Oppau von etwa einem Drittel führen. Der Bau einer Bustrasse durch die Roßlache wäre damit entbehrlich. Die jährlichen Betriebskosten liegen bei ca. 350.000 Euro.



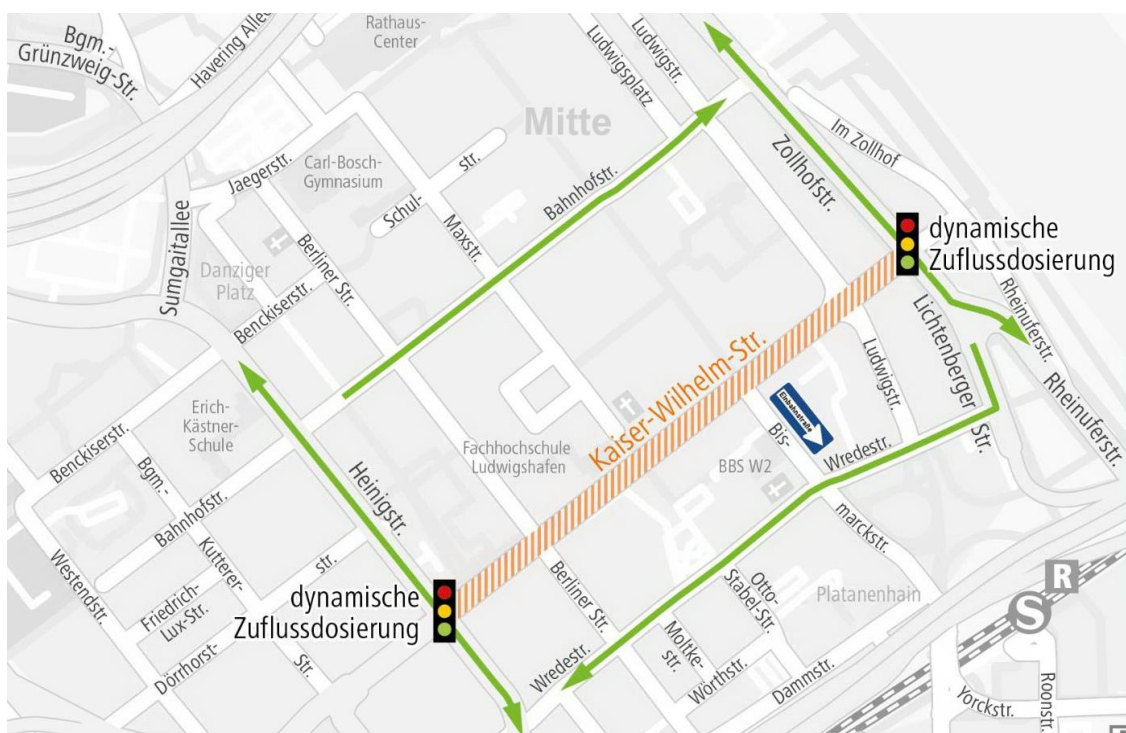
Für die Verdichtungen mit Expresslinien und die Umleitung der Linie 6 werden temporär in Ludwigshafen und Mannheim **13 zusätzliche Bahnen** benötigt, die von rnv im Rahmen des Ersatzbeschaffungsprojekts Rhein-Neckar-Tram 2020 bereitgestellt werden können. Im Rahmen dieses Projekts ist es möglich auch über einen vergleichsweise kurzen Zeitraum von nur 4 bis 5 Jahren Zusatzverkehre anzubieten ohne dauerhaft einen Überbestand an Fahrzeugen zu haben. Mit Abschluss der Verkehrsbeeinträchtigungen (ab ca. 2028) kann dann entschieden werden, ob Teile der Expresslinien, bei entsprechender Nutzung durch Fahrgäste, in ein dauerhaftes Angebot umgewandelt werden.

Die **jährlichen zusätzlichen Betriebskosten** für den erweiterten Stadtbahnverkehr liegen abzüglich erwarteter Mehreinnahmen bei rund 1,5 Mio. € pro Jahr. Darin enthalten sind auch die Abschreibungskosten für neue Bahnen. Sollten die Verkehre nach 2028 nicht weiter an-

geboten werden, so würden keine weiteren Fahrzeuge mehr bestellt werden, die Bahnbeschaffung war somit nur vorgezogen und die Fahrzeuge kommen auf den regulären Linien zum Einsatz. Im Busverkehr kommen weitere 650T€ zusätzliche Betriebskosten hinzu, so dass insgesamt mit einer Erhöhung der Betriebskosten von jährlich **ca. 2,15 Mio. Euro** zu rechnen ist, in Stufen beginnend 2020 (Kalkulations-Stand Ende 2017).

Zusätzlich erforderliche investive Maßnahmen im ÖPNV

- Über größere Zeiträume während der Baustellenzeit ist die Stadtbahnstrecke über die Kurt-Schumacher-Brücke nicht nutzbar, sodass der gesamte rheinüberschreitende Stadtbahnverkehr einschließlich der Zusatzangebote allein über die Konrad-Adenauer-Brücke abgewickelt werden muss. Deshalb werden die Schienenwege Kaiser-Wilhelm-Straße / Ludwigstraße / Berliner Platz stärker genutzt werden müssen. Es sind während des Berufsverkehrs Engpässe und Behinderungen sowohl innerhalb des Stadtbahnverkehrs als auch mit dem Kfz-Verkehr insbesondere in der Kaiser-Wilhelm-Straße zu erwarten. Um hier Konflikte zu vermeiden und den Stadtbahnbetrieb für Kunden attraktiv zu halten, ist es erforderlich, die Lichtsignalanlagen in der Kaiser-Wilhelm-Straße so umzurüsten, dass mit Hilfe einer entsprechenden Signalschaltung in den Hauptverkehrszeiten der Zufluss für den Kfz-Verkehr begrenzt wird.



Im weiteren Verfahren ist besonders eine denkbare Rückstauproblematik an den Einfahrten zur Ludwigstraße bzw. das Risiko der Überlastung der Ludwigstraße zu beachten.

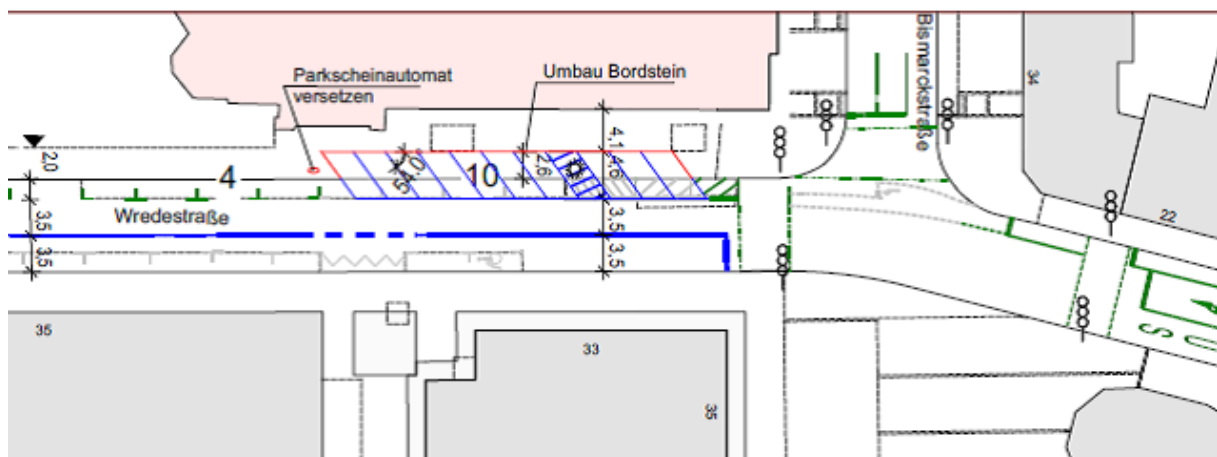
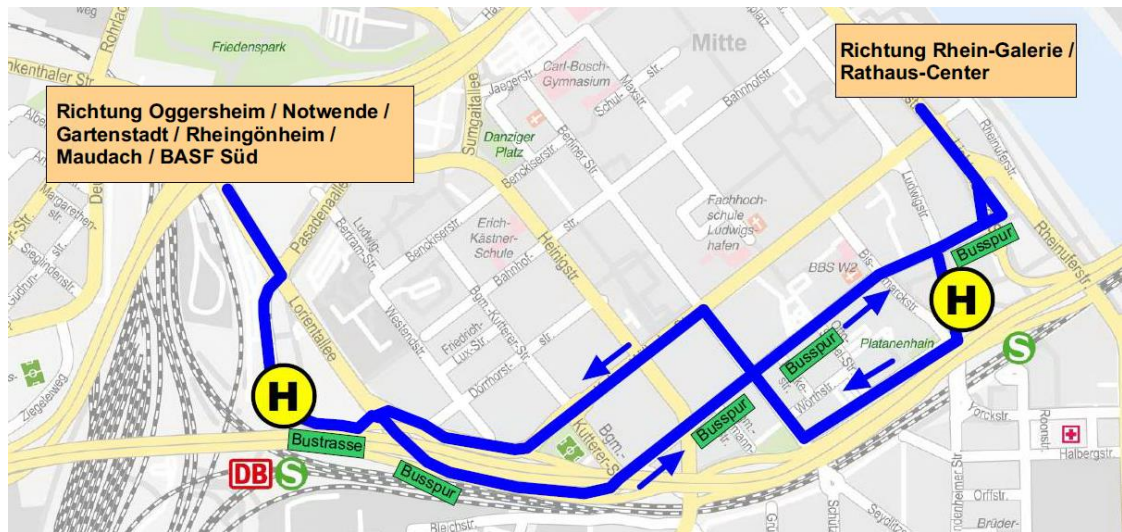
- Eine deutliche Verbesserung würde eine zusätzliche **Gleisverbindung zwischen der Bleichstraße und der Konrad-Adenauer-Brücke** mit Schaffung zweier barrierefreier Haltestellen südlich des Berliner Platzes und am S-Bahnhof LU Mitte bringen. Diese Gleisverbindung ist dabei insbesondere für die geplanten Expresslinien sehr effektiv, da die Linien noch schneller und zudem auf weitestgehend eigenem Gleiskörper geführt werden können. Zudem stellt die Gleisverbindung auch bei Behinderungen und

Störungen im Innenstadtbereich eine Umleitungsstrecke dar, über die ein stabiler Fahrbetrieb abgewickelt werden kann. Auch über die Baustellenzeit hinaus bietet diese neue Gleisverbindung vielfältige Möglichkeiten zur Optimierung des Stadtbahnnetzes und die Investitionskosten von rund 2,9 Mio. € sind darüber hinaus zuschussfähig. Ein möglicher und rechtzeitiger Bau der Gleisverbindung muss allerdings insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Hochstraße Süd (Baustelleneinrichtung ?, dauerhafte Unterkonstruktionen?) weiter untersucht werden, sodass hierzu noch keine Entscheidung getroffen werden kann.

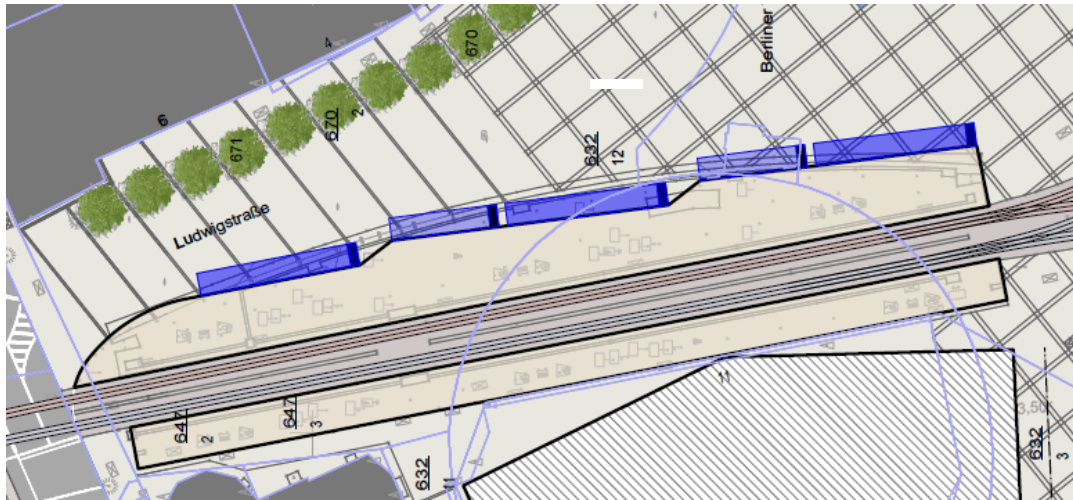


- Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busverkehrs, insbesondere im Innenstadtbereich und im Umfeld der Baustelle, ist Voraussetzung für die Attraktivität und Akzeptanz bei potentiellen Fahrgästen. Zu diesem Zweck ist es erforderlich, eine neue möglichst störungsfreie Busführung in West-Ost-Richtung einzurichten. Nach Prüfung mehrerer Varianten und Abwägung der Vor- und Nachteile ist eine zentrale **Bus-Cityroute** vom Hbf über die Wredestraße bis zur Rheinuferstraße die effektivste Lösung. Hierzu müssen zusätzliche Haltepositionen am Hauptbahnhof eingerichtet und eine Straßenverbindung zwischen Hauptbahnhof und Lorientallee (über den Busbahnhof) hergestellt werden. Außerdem muss eine Busspur entgegen der Einbahnrichtung in der Wredestraße, einschließlich der Ergänzung der dort vorhandenen Signalanlagen, markiert werden. Durch begleitende kleinere Umbaumaßnahmen in Höhe Ludwigskirche kann sichergestellt werden, dass insgesamt nur wenige Parkplätze verloren gehen (heute 45, später 39). Der Nutzen bzw. der Effekt für den Busbetrieb durch eine staufreie Strecke und die Entlastung der Kaiser-Wilhelm-Straße vom Busverkehr ist enorm. Die Kosten liegen bei rund 450 T€ in der Wredestraße und 400 T€ am Hauptbahnhof inkl. zweier barrierefreier Bushaltestellen. Damit wird sichergestellt, dass auch Stadtbereiche ohne Stadtbahnanschluss (Gartenstadt, Maudach, West und die Hochschule) verlässlich über die Buslinien mit der Innenstadt verbunden sind.

Die Bus-Cityroute ist auch schon während der Sanierung der Hochstraße Süd zur staufreien Umleitung von Buslinien hilfreich.



- An der zentralen ÖPNV-Haltestelle am **Berliner Platz** stehen dem Busverkehr derzeit keine unabhängig voneinander anfahrbaren Bushaltepositionen zur Verfügung, was im Betriebsablauf oft zu Behinderungen führt. Darüber hinaus sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit durch die gekrümmten Bussteige nicht vollständig erfüllt. Durch einen **Umbau** können diese Mängel beseitigt und dem ÖPNV-Nutzer, insbesondere vor dem Hintergrund einer zu erwartenden Fahrgasterhöhung, eine zweckmäßige Umsteigeanlage zur Verfügung gestellt werden. Der Umbau wird dabei so erfolgen, dass er nach Realisierung der neuen Stadtstraße auch dem neuen Buskonzept mit Durchmesserlinien über den Berliner Platz gerecht wird (heute Endstelle aller Linien). Die Investitionskosten belaufen sich voraussichtlich auf 850 T€ und sind ebenfalls zuschussfähig.



Prinzipskizze

- Es ist damit zu rechnen, dass im Berufsverkehr auch Behinderungen für den Busverkehr von der **Mundenheimer Straße** zum zentralen Umsteigepunkt Berliner Platz auftreten. Um Anschlüsse und Umstiege zu garantieren ist eine Busbeschleunigung und -bevorzugung von Süden in der Mundenheimer Straße sinnvoll. D.h. die Busspur am Südweststadion wird an der Kreuzung mit der Böcklinstraße eine Vorrangschaltung erhalten, an den Haltestellen „Shellhaus“ und „Bürgermeister-Krafft-Platz“ werden die Schaltungen vorhandener Ampeln so ergänzt, dass im morgendlichen Berufsverkehr stadteinwärts fahrende Pkw hinter den Bussen bleiben müssen (Bus als „Pulkführer“) . Zusätzlich soll ein weiteres Vorsignal südlich der Haltestelle Halberg dieses Prinzip weiterführen. Auch diese Maßnahmen wären schon während der Sanierung der Hochstraße Süd sinnvoll nutzbar.
- Zur Vermeidung staubedingter Verspätungen im Busverkehr im **Stadtteil West** wird am Ende der vorhandenen Busspur die dort vorhandene Fußgängersignalanlage zur Vorrangschaltung für den Busverkehr genutzt. Durch die Vorrangschaltung an der Haltestelle in der Freiastraße („Valentin- Bauer-Siedlung“) würde der Bus so vor dem Pulk des Kraftfahrzeugverkehrs die Haltestelle Rohrlachstraße erreichen.
- Durch Intermodalität kann größeren Zielgruppen ein neuer Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden. Denn durch **Park+Ride-** sowie **Bike+Ride-**Plätze kann der Einzugsbereich einer Haltestelle deutlich erhöht werden. In Bezug auf den Radverkehr wurden bereits mehrere zweckmäßige Fahrradabstellanlagen an zahlreichen Haltestellen umgesetzt. Park+Ride-Plätze für den Autofahrer bringen den höchsten Nutzen, wenn diese im Umland ausgebaut werden. Es wurde aber auch geprüft, ob am Stadtrand zusätzliche Park+Ride-Kapazitäten einen Umstieg auf den ÖPNV unterstützen können. Letztlich ergab sich, auch in Verbindung mit verfügbaren Flächen und den verdichteten Takten, nur eine positive Einschätzung zur Realisierung von Park+Ride-Plätzen im Bereich von Rheingönheim bei den Haltestellen Giuliani, Rheingönheim Endstelle sowie am S-Bahnhof Rheingönheim. Insgesamt könnten zu den 260 vorhandenen Plätzen ca. 130 hinzukommen. Die Investitionskosten für die Einrichtung der neuen Park & Ride-Plätze liegen voraussichtlich bei rund 300 T€ an der Endstelle und 200 T€ am Bahnhof Rheingönheim.

- Ebenfalls zur Stärkung der Intermodalität als Ergänzung zum ÖPNV kann die Erweiterung bzw. der Ausbau des Fahrradvermietsystems angesehen werden. Eine räumliche Ausdehnung wird insbesondere in Richtung West, Friesenheim, Nord, Süd, Mundenheim mit jeweils ca. 5 Stationen als zielführend angesehen. Die jährlichen Kosten für diese 10 neuen Stationen betragen ca. 50.000 Euro.

In nachfolgender Tabelle sind für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, die Investitionskosten und deren Zuschussfähigkeit zusammenfassend dargestellt.

Infrastruktur Maßnahme	Bruttoinvestitionskosten (ca.)	Zuschussfähig
Gleisverbindung Bleichstraße zur Adenauer-Brücke (muss noch geprüft werden, siehe Text)	2,90 Mio. €	Ja
Park & Ride Plätze	0,50 Mio. €	Ja
Bus Cityroute	0,85 Mio. €	Ja
<i>Stadtbahn-Vorrang Kaiser-Wilhelm-Straße</i>	<i>0,05 Mio. €.</i>	<i>Nein¹⁾</i>
Ausbau Bushaltestellen Berliner Platz	0,85 Mio. €	Ja
<i>Busvorrang Mundenheimer Straße</i>	<i>0,10 Mio. €</i>	<i>Nein¹⁾</i>
<i>Zusätzliche Weichenverbindungen, muss noch geprüft werden, siehe Text</i>	<i>1,00 Mio. €</i>	<i>Nein¹⁾</i>
Summe	Ca. 6,25 Mio. €	

Stand der Schätzung Dez. 2017

Die Finanzierung einzelner Maßnahmen kann ggf. auch über Förderprogramme im Zusammenhang mit den Programmen zur Luftreinhaltung unterstützt werden, diesbezüglich laufen die Abstimmungen und Antragsverfahren („Masterplan Green City“).

Nicht weiterverfolgte tangentielle Busangebote

- Einrichtung einer neuen **tangentialen Buslinie** zwischen **Oppau, Melm und Oggersheim**, um eine ÖPNV-Verbindung mit jeweiligem Anschluss an Stadtbahnstrecken zwischen zwei benachbarten Stadtteilen zu schaffen und eine innenstadtmeidende Anbindung der BASF aus Oggersheim und der Region sicher zu stellen. Als Nebeneffekt könnten Synergien im Schülerverkehr gehoben werden, da aufgrund des kürzeren Weges, weniger Schulbusse benötigt werden, wodurch die betrieblichen Mehrkosten der Linie bei rund 100 T€ pro Jahr liegen. Allerdings setzt eine solche Verbindung erhebliche Investitionen und längere Planungsabläufe voraus:
Zur Realisierung einer tangentialen Busverbindung zwischen der Melm und Oppau gibt es derzeit keine entsprechend befahrbare Trasse. Somit ist es **zwingend**, hier eine entsprechende **Trasse auszubauen**. Der Ausbau müsste so erfolgen, indem eine bis zu 6,50m breite Fahrbahn realisiert wird. Die Investitionskosten für Schaffung der Trasse liegen bei rund 2 Mio. € und sie wäre als Umwelttrasse (Mitbenutzung Fahrradverkehr) grundsätzlich zuschussfähig. Den vergleichsweise hohen Investitionskosten stehen eher geringe Auswirkungen auf die zu City West erwartete innerstädtische Verkehrssituation gegenüber, so dass unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten eine Realisierung vor dem Hintergrund der Finanzierung nicht befürwortet werden kann.
Als Alternative soll eine Buslinie Melm – Oggersheim (Bahnhof / Hans-Warsch-Platz) – Oppau/Edigheim umgesetzt werden.
- Einrichtung einer neuen **rheinüberschreitenden Buslinie** zwischen **Oppau und Mannheim-Sandhofen**, um eine kurze Direktverbindung ohne Durchfahrung der Kernstädte zwischen den nördlichen Stadtgebieten von Ludwigshafen und Mannheim im 30 Min. Takt in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Nachmittag zu schaffen. Die Mehrkosten liegen für diese Maßnahme bei rund 130 T€ pro Jahr. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf der Fahrtroute (A6) sind die Fahrplanstabilität und damit die Attraktivität für Fahrgäste in Frage zu stellen und auch hier erscheint der Kosten-Nutzen-Faktor für die Baustellenzeit negativ. Die Idee soll aber in den kommenden Jahren bis zum Baubeginn nochmals überprüft werden.

Nicht weiterverfolgte Investitionsmaßnahmen im Gleisnetz

- Insbesondere für die Herstellung von Umleitungswegen für den Störfall gab es den Vorschlag zum Ausbau der Nord-Süd-**Gleisverbindungen auf dem Paul-Kleefoot-Platz**. Nach gemeinsam erfolgter Prüfung zwischen Verwaltung und rnv hat man sich darauf verständigt diese **Maßnahme nicht weiter zu verfolgen**. Der verkehrliche Nutzen und die nicht zuschussfähigen Investitionskosten in Höhe von rund 2,2 Mio. € stehen in keinem Verhältnis zueinander. **Stattdessen** wird geprüft, ob der zukünftige flächendeckende **Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen** neue Optionen für den Störfall bietet, indem durch den gezielten **Einbau von zusätzlichen Weichen** zum Gleiswechsel im Ludwigshafener Netz die Flexibilität bei Behinderungen und Störungen verbessert werden kann. Hierzu sind allerdings weitere Untersuchungen und Planungen notwendig.

Anregungen der Bürgerschaft zum ÖPNV nach dem Forum im Januar 2016

Am 25. Januar 2016 fand das sechste Bürgerforum „City West“ im Pfalzbau statt. Die RNV Rhein-Neckar-Verkehr-GmbH stellte Konzepte für den ÖPNV vor.

Daraus ergaben sich die folgenden Anregungen, welche bewertet wurden. Maßstab waren dabei die Umsetzbarkeit und der zwingende Zusammenhang mit dem Bauablauf der Hochstraße Nord / Stadtstraße und den damit verbundenen Behinderungen im Individualverkehr innerhalb der Kernbauzeit von 4-5 Jahren. Darüber hinaus gehende Veränderungen, die mit erhöhten Betriebskosten einhergehen, würden von der Aufsichtsbehörde nicht genehmigt und können somit nicht im Zusammenhang mit diesem Bauprojekt diskutiert werden.

Direkte Straßenbahnverbindung Klinikum – Mannheim	Die Verlängerung der Linie 10 nach MA und die damit verbundene Aufgabe des Astes zum Amtsgericht wurde geprüft; sie hätte erhebliche Eingriffe in das Liniennetz in LU und MA zur Folge, denen zu geringe Effekte entgegenstehen	Der Vorschlag wird im Rahmen des Projektes „Stadtstraße / Bauzeit“ ... nicht weiter verfolgt
Busspur Valentin-Bauer-Siedlung/Bruchwiesenstraße	Diese wäre nur unter Verlust fast sämtlicher Parkplätze herzustellen und bringt nur geringe Effekte für den Busverkehr	... nicht weiter verfolgt
Busspur im Zuge der neuen Stadtstraße	Diese wurde während der Planung geprüft; der Fahrbahnquerschnitt erlaubt eine hohe Leistungsfähigkeit, Behinderungen für den Busverkehr im Berufsverkehr sind nicht zu erwarten.	... nicht weiter verfolgt
C-Tunnel ganz oder teilweise wieder öffnen/nutzen (3)	Der C-Tunnel muss für den Bau der Stadtstraße entfallen	... nicht weiter verfolgt
Verdichtung Angebot in Gartenstadt und Maudach (2)	Beide Stadtteile sind schon heute gut angebunden, eine Ausweitung des Betriebes ist nicht finanzierbar.	... nicht weiter verfolgt
Verlängerung der Linie 78 bis BASF Tor 12	Zwischen BASF-Süd und Tor 12 existiert bereits eine Stadtbahnverbindung; Parallelverkehre sind unwirtschaftlich	... wird nicht weiter verfolgt,
Busverbindung Rheingönheim – Maudach	Eine solche Tangentiallinie wurde schon öfter überlegt, sie hätte zu we-	... nicht weiter verfolgt

	nig Nutzer und der Zuschussbedarf wäre zu hoch.	
Sammeltaxen als Zubringer zur Straßenbahn	Das Bus- und Stadtbahnnetz und die jeweiligen Haltestellen erlauben es in Ludwigshafen fast flächendeckend, Haltestellen fußläufig in angemessener Zeit zu erreichen.	... nicht weiter verfolgt
Stadtbahn Gartenstadt	Sehr zeit- und kostenintensives Projekt, es wäre in den nächsten Jahren nicht umsetzbar.	... nicht weiter verfolgt
Fahrscheinloser bzw. kostenloser ÖPNV	Die Tarifhoheit liegt beim Verkehrsverbund; handy-Tickets usw. sind vorhanden und werden ausgebaut; eine kostenlose Nutzung wird nicht diskutiert, da die Einnahmeverluste zu hoch wären und andererseits die Kapazitäten – auch bei einem Ausbau – begrenzt wären.	... nicht weiter verfolgt
Gleisachse auf der neuen Stadtstraße	Diese wurde in der Planungsphase geprüft und verworfen, da es keine sinnvollen Gleisverbindungen von West nach Ost gäbe und die Gestaltung von Kreuzungen mit Pkw, Fußgänger/ Radfahrer und Stadtbahn zu komplex und wenig Nutzerfreundlich wäre.	... nicht weiter verfolgt
P&R an der B9 und kostenloser Bus-Shuttle	Zusätzliche P+R-Angebote im Umland sind sinnvoll und müssen von den Gemeinden geprüft und umgesetzt werden. Sinnvoll sind aber Parkplätze in der Nähe des Wohnortes, nicht erst vor der Stadtgrenze.	... wird weiter verfolgt, durch die Umlandgemeinden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund
S-Bahn-Angebot insgesamt verdichten	Das S-Bahn-Angebot wurde und wird seit Jahren ausgebaut; mit der Einbindung der BASF ab Ende 2019 sind die linksrheinischen Kapazitätssteigerungen ausgereizt.	... wird nicht weiter verfolgt
Linie 14 bis Ruchheim verlängern (mit Wendeschleife)	Durch die zusätzlichen Angebote der Linie 4 / RHB ab 2017 wurden	... wird nicht weiter verfolgt

	deutliche Verbesserungen erzielt. Die Verlängerung der Linie 14 bis Ruchheim würde den Einsatz zusätzlicher Züge bedeuten, was in keinem Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen stehen würde.	
Stadtbahnanbindung an die S-Bahnhöfe Mundenheim und Rheingönheim	Der Zubringerverkehr zu den S-Bahn-Halten erfolgt über das Busnetz; S-Bahn und Stadtbahnen bedienen radiale Achsen und ergänzen sich.	... wird nicht weiter verfolgt
Gleisverbindung Konrad-Adenauer-Brücke zur Bleichstraße	Wurde geprüft und ist wahrscheinlich wegen baulicher Schwierigkeiten (Faktorhaus, Sanierung Hochstraße Süd) nicht umsetzbar.	... ist derzeit noch offen
Oberirdische Haltestelle der Stadtbahn am Hauptbahnhof	Diese würde keine Verbesserung der Kapazitäten mit sich bringen, wäre nicht kurzfristig umsetzbar und sehr teuer – auch wenn sie nutzerfreundlicher wäre.	... wird nicht weiter verfolgt
Direkte Linienführung der Linie 84 nach Frankenthal	Bei der Linienführung sind Erschließungsfunktionen und Fahrzeiten abzuwägen; die bisherige Linienführung hat sich bewährt	... wird nicht weiter verfolgt
Keine Verknüpfung Linie 6 während der Bauzeit, sondern Weg über Tattersall	Dies führt im Betrieb eher zu Nach- als zu Vorteilen.	... wird nicht weiter verfolgt
Gleisverbindung Kurt-Schumacher-Brücke Richtung Hemshof	Diese ist baulich nicht umsetzbar, da die Gleise die Fahrbahnen der Rheinbrücke und/oder der Rheinuferstraße kreuzen müsste.	... wird nicht weiter verfolgt
Blockumfahrt der Linie 10 über Rheinfeldstraße	Diese würde zu Fahrzeitverlängerungen der Linie 10 und damit zu einem Bedarf an zusätzlichen Zügen führen.	... wird nicht weiter verfolgt

Nachtbuskonzept verbessern/Bedienungszeitraum Straßenbahn ausbauen (6)	Das derzeitige Nachtbus-system und die damit verbundenen Bedie-nungszeiten der Stadt-bahn funktionieren. Für die Bewältigung der Ver-kehrsströme im Berufs-verkehr während des Baus der Stadtstraße reichen sie aus.	... wird nicht wei-ter verfolgt
Angebotsverbesserungen im Umland unter Berücksichtigung P&R (4)	Aufgabe des Umlandes, keine Zuständigkeit der Stadt.	... wird ggf. vom Landkreis weiter verfolgt
3. Gleis am Berliner Platz (2)	Wurde geprüft, dies ist betrieblich entbehrlich und würde zu großem Eingriffen in den Platz führen.	... wird nicht wei-ter verfolgt
Job-Ticket BASF (2)	VRN und RNV führen mit vielen Unternehmen in der Region Gespräche, um die Zahl der Job-Ticket-Nutzer zu erhöhen.	... wird weiter verfolgt
Vorziehen von Maßnahmen bereits für Er-neuerung Hochstraße-Süd	Ist in Planung für Maß-nahmen im Busnetz.	... wird weiter verfolgt
Preispolitik (Günstige Fahrscheine, beson-dere Angebote) (3)	Das Ticketsystem unter-liegt den Regularien des Verkehrsverbundes und beinhaltet schon heute vergleichsweise günstige Zeitkartenangebote. Mit der geplanten Angebots-ausweitung steigt die At-traktivität – aber auch die zu deckenden Kosten.	... wird nicht wei-ter verfolgt
Mehr S-Bahn-Halte in Mundenheim und Rheingönheim (2)	Das derzeitige System ist nicht ausbaubar, da Ab-hängigkeiten zu An-schlüssen in MA und NW bestehen.	... wird kurzfristig nicht weiter ver-folgt
Längere Betriebszeit der Buslinie 84 nach Frankenthal am Abend und Wochenende	Künftig wird auch ein An-gebot an Samstagen vor-gesehen	Wird weiter ver-folgt
Einbindung des ÖPNV in die Mobiltätsapp (3)	Überlegungen bestehen beim VRN (Verkehrsver-bund)	Wird weiter ver-folgt
Fahrweg der Straßenbahnlinie 15 bis Rhein-gönheim, nicht nur Giuliani	Dies würde die Fahrzei-ten verlängern, so dass wahrscheinlich ein weite-erer Zug notwendig wäre. Die Linie 15 soll auch speziell Pendler am P+R-Platz „abholen“	... wird im Detail geprüft

Ausbau des Car-Sharing-Systems in der Stadt	Dies wird entsprechend der rechtlichen Möglichkeiten von der Stadt unterstützt.	... wird weiter verfolgt
Sicherheit und Gestaltung von Haltestellen	Daueraufgabe	... wird weiter verfolgt
Wendesituation der Linie 10 in Friesenheim Mitte	Sie muss aus betrieblichen Gründen aufrechterhalten werden. Sollte es in der Region in vielen Jahren nur noch Zweirichtungsfahrzeuge geben ist eine Umstellung denkbar. Dies wird aber erst der Fall sein, wenn alle Bahnen ausgetauscht sind (nach 2030)	... wird nicht weiter verfolgt
Haltestelle Berliner Platz optimieren (2)	Durch den Umbau der Bussteige wird es Verbesserungen geben	... wird weiterverfolgt
Buserreichbarkeit Carl-Bosch-Gymnasium	Das CBG ist durch die Haltestellen am Rathaus sehr gut angebunden	... wird nicht weiter verfolgt

Einführung Sozialticket	Das Sozialticket ist eingeführt, die Nachfrage gering	... wird weiter verfolgt
Freihaltetrassen für Stadtbahnen sichern	Die im Flächennutzungsplan enthaltenen Trassen bleiben frei.	... wird weiter verfolgt