



Herrn Stadtverordneten
Werner Krone
Alicenstraße 14
64293 Darmstadt

Stadträtin
Dr. Barbara Boczek

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2307 o.-2308
Telefax: 06151 13-2329
Internet: <http://www.darmstadt.de>
E-Mail: dezernatIII@darmstadt.de

Datum:
20.09.2017

Ihre Kleine Anfrage vom 8. August 2017
Nachfragen zum Stand der Planungen am Nordbahnhof

Sehr geehrter Herr Stadtverordneter Krone,

Ihre Kleine Anfrage vom 8. August 2017 beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Wie sieht die Planung von Stadt, DADINA und RMV aus? Wie die der Deutschen Bahn, Station & Service?
Welche Argumente werden jeweils gegen die Planung der anderen Seite vorgebracht?

Anmerkung hierzu: Es liegt im Interesse der Fahrgäste, insbesondere der Behinderten, der Eltern mit Kinderwagen und der Radfahrer, dass eine einvernehmliche Planung zustande kommt. Es kann auch sein, dass die Planung unter Ausschluss der Öffentlichkeit betrieben wird.

Darauf zielte die zweite Frage „bei welchen Fragen gibt es Meinungsunterschiede?“, die nicht beantwortet wurde.

Frage 2:

Wie sieht die Eigennutzung des Empfangsgebäudes durch die Stadt aus? Käme eine teilweise Nutzung als „Kulturbahnhof“ in Frage?

Was ist ein „Quartierbahnsteig“ und wo soll er entstehen?

Antwort zu 1 + 2:

Es gibt nur eine gemeinsame Planung von DB, RMV, DADINA, Stadt mit 2 Varianten, bezogen auf die Anbindung der beiden Fahrstühle. Die DB AG bevorzugt den Anschluss der beiden Aufzüge an die Brücke über die Bahn (Frankfurter Straße), RMV, DADINA und Stadt bevorzugen den Anschluss an den



Querbahnsteig. Vorteil der DB-Lösung ist, dass die Fahrgäste in der gleichen Richtung aussteigen/ausfahren können wie sie hineingekommen sind. Der Nachteil ist der Vorteil der RMV-DADINA-Stadt-Lösung. Bei dieser werden die Fahrgäste durch den Querbahnsteig zum Ausgang des Gebäudes auf den Vorplatz geleitet wo Fahrradabstellanlagen, call a bike-Station, Bushaltestelle der Linie R, Behindertenparkplatz platziert sind. Größter Vorteil dieser Wegeführung ist, dass so auf direktem Weg die Lichtsignalanlage erreicht wird, um die in Richtung Brücke verschobene Straßenbahnhaltestelle und die Westseite der Frankfurter Straße (insbesondere für Mitarbeiter der Firma Merck) gesichert zu nutzen. Der Querbahnsteig bündelt die Wege aller Fahrgäste und kann zukünftig verstärkt als witterungsgeschützter Aufenthaltsraum mit Fahrgastinformationen (Mobilitätsstation), Kiosk, Ausstellungsraum und Postpackstation weiter entwickelt werden. Auch eine teilweise Nutzung als „Kulturbahnhof“ ist denkbar.

Der Begriff Quartierbahnsteig war ein Schreibfehler, es war Querbahnsteig gemeint.

Frage 3:

Statt eine Antwort auf ein Verkehrsbedürfnis (östlicher Zugang zu den Bahnsteigen) zu geben, wird eine persönliche Meinung der Deutschen Bahn, Station & Service wiedergegeben. Daher wird die Frage wiederholt:

Gibt es seitens der Stadt Darmstadt Überlegungen, für Berufsschüler und Radfahrer aus Kranichstein am östlichen Ende der Bahnsteige einen Zugang mit Umlaufschranken zu erwägen? Wenn nein, warum nicht?

Anmerkung: Hier ein Zitat aus § 11 (9) der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zu Sicherungen und Bahnübergängen:

Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Außerdem müssen Umlaufsperrn oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein.

Eine derartige Sicherung mit Sicht auf die Bahnstrecke und Umlaufschranken besteht bekanntlich „Am Judenteich“ hinter dem Ostbahnhof. Dort führt der Schulweg der Grundschul Kinder aus dem „Edelsteinviertel“ über die Bahn! Und die passierenden Züge weisen an dieser Stelle fast schon/noch die zulässige Streckengeschwindigkeit auf.

Am Ostende der Bahnsteige des Ostbahnhofs aber fahren die Züge in Richtung Aschaffenburg und Odenwald erst an bzw. bremsen vom Odenwald kommend zum Halt an Bahnsteig. Außerdem besteht beidseits ausreichend Sicht auf die Bahnstrecken.

Antwort:

Die Stadt Darmstadt ist der gleichen Meinung wie die DB-AG. In diesem Zusammenhang ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die DB-AG und nicht die Stadt Darmstadt Eigentümer der Bahnanlagen ist und im Gegensatz zur Stadt Darmstadt die Verkehrssicherungspflicht in diesem Bereich hat.

Der schienengleiche Übergang am Judenteich wird von Anliegern und Spaziergängern seit Jahren aus Verkehrssicherheitsgründen kritisiert. Auch das Pfeifen der Odenwaldbahn bei der Annäherung an den Übergang wird von den Anwohnern als störende Lärmbelästigung gesehen und auch emissionsrechtlich kritisch beurteilt. Die Stadt Darmstadt prüft daher die Möglichkeiten den Übergang durch eine Über- bzw. Unterführung zu ersetzen und den wachsenden Fußgänger-/Radfahrerströmen ein verkehrssicheres Angebot anzubieten.

Frage 4:

Es sei die Frage noch einmal gestellt: Welche Verkehrsverbände wurden bisher bei der Planung beteiligt?
Anmerkung: Ihre Antwort hierzu würde entschlüsselt besagen: keine. Es kann doch wohl nicht sein, dass das so ist und keine Absichten zu einer künftigen Beteiligung in der Antwort sichtbar werden!

Antwort:

Nach Vorlage und Beschluss einer entsprechenden Magistratsvorlage erfolgt die Einladung zu einer Öffentlichkeitsveranstaltung, bei der die Planung vorgestellt und diskutiert wird. Verkehrsverbände können an dieser Veranstaltung teilnehmen und sich entsprechend einbringen.

Frage 5:

Folgende Frage wurde noch nicht gestellt, gehört aber zum Thema Nordbahnhof: Gab und gibt es Überlegungen, die Straßenbahnhaltestelle „Nordbahnhof“ in den Bereich knapp nördlich der Straßenüberführung „Frankfurter Straße“ zu verlegen?

Anmerkung: Die wäre für die Beschäftigten der Fa. Merck sicher eine gute Nachricht auch als Begleitmaßnahme zum Firmenjubiläum im kommenden Jahr.

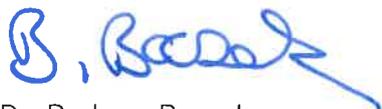
Antwort:

Wie schon in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, soll die Straßenbahnhaltestelle nach Norden zum Mobilitätsgelenk Vorplatz Nordbahnhof verschoben werden, also unmittelbar vor das Brückenbauwerk. Die Merck-Mitarbeiter sind mit der Lage der beiden Haltestellen Merck und Maulbeerallee sehr gut versorgt.

Für die Bahnkunden, die in großer Anzahl die Straßenbahn benutzen wollen (in Richtung Innenstadt oder zum Stadtteil Arheilgen) ist der kurze Weg über Querbahnsteig auf den Bahnhofsvorplatz und von dort aus signalgesichert zur Haltestelle der komfortabelste.

Durch eine Verlegung der Haltestelle nördlich der Brücke würde der Abstand zur Haltestelle Rhönring viel zu groß und zur Haltestelle Merck zu klein und der Weg zum Eingang des Nordbahnhofes zu weit.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Barbara Boczek
Stadträtin