

Dezernat VI  
Stadtrat Paul Georg Wandrey

Postfach 11 10 61  
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Stadtverordnetenfraktion Die Linke  
Landgraf-Philipps-Anlage 32  
64283 Darmstadt

Stadtrat  
**Paul Georg Wandrey**

Neues Rathaus am Luisenplatz  
Luisenplatz 5a  
64283 Darmstadt  
Telefon: 06151 13-4490 o.-4491  
Telefax: 06151 13-474490  
Internet: <http://www.darmstadt.de>  
E-Mail: [dezernatVI@darmstadt.de](mailto:dezernatVI@darmstadt.de)

Datum:  
22.05.2024

## Verhandlungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit der Deutschen Bahn vom 02.04.2024

Sehr geehrte Frau Stadtverordnete Hanstein,  
sehr geehrter Herr Stadtverordneter Böck,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Große Anfrage beantworte ich wie folgt.

### Frage 1:

Bezüglich des **Bahnübergangs zwischen „Am Judenteich“ und Botanischem Garten:**

- Konnte die Maßnahme der Beschränkung des Bahnübergangs entsprechend der Antwort von Herrn Kolmer auf die Frage von Herrn Böck in der Fragestunde der Stadtverordnetenversammlung vom 20. Oktober 2022 neu priorisiert werden und so in das Maßnahmenprogramm bis 2030 aufgenommen werden?
- Wurden weitere Verhandlungen über die technische Sicherung des Bahnübergangs geführt und zu welchen Ergebnissen haben diese Verhandlungen geführt?
- Was ist der aktuelle Stand der Planung der Schrankenanlage und wie sieht der Zeitplan für Planung und Bau der Schrankenanlage aus?
- Wurde geprüft, ob durch eine Interimslösung, wie die Aufweitung der Umlaufschranke, die Situation verbessert werden kann und falls ja was sind die Ergebnisse und gibt es Pläne für die Umsetzung?

### Antwort:

zu a + b) Der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt sieht im Bereich des ungesicherten Bahnübergangs Am Judenteich nach wie vor dringenden Handlungsbedarf aus Sicht der Verkehrssicherheit mit einem hohen Gefahren- und Unfallrisiko. Dies hat die Stadt in den letzten 10 Jahren bereits mehrfach gegenüber der DB dargelegt.



Ich befinde mich seit 2023 in regelmäßigen Gesprächen mit dem Konzernbevollmächtigten der DB für das Land Hessen. In meinem letzten Gespräch im März habe ich auf das vorhandene Gefahrenpotenzial und Unfallrisiko, insbesondere durch den schwer einsehbaren Kurvenverlauf der Bahnstrecke in Kombination mit dem vermehrt stattfindenden Schüler- und Freizeitverkehr, erneut hingewiesen und den aus unserer Sicht dringenden Handlungsbedarf deutlich gemacht. Seitens der Stadt wurde auch eine Kostenübernahme für Planung und Bau eines technisch gesicherten Bahnübergangs angeboten. Das Gespräch wird im Sommer fortgeführt werden. Zusätzlich habe ich auch nochmal schriftlich das Begehren der Wissenschaftsstadt Darmstadt nach einem beschränkten Bahnübergang deutlich gemacht.

zu c) Es gibt noch keine Planung und somit auch noch keinen Zeitplan.

zu d) Das wurde geprüft und die Bahn hat hierzu Rückmeldung gegeben, dass jegliche Veränderung den Bestandsschutz aufhebt und damit der Bahnübergang zu schließen wäre.

### **Frage 2:**

Dem Darmstädter Echo vom 10.01.2024 konnte entnommen werden, dass es einen Austausch zwischen Bund, Deutscher Bahn und den Ämtern der Stadt Darmstadt bezüglich einer Sanierung des **Bahnhof Darmstadt Nord** gibt.

- a) Wie ist der Stand der Verhandlungen zwischen den genannten Parteien untereinander und mit dem Denkmalschutz?
- b) Welche Prüfungen sind aktuell im Gang?
- c) Haben eventuell schon durchgeführte Prüfungen bereits zu Ergebnissen geführt, wie die Bahnsteige barrierefrei erreicht werden können?
- d) Was sind nach aktuellem Stand die Zeitpläne für die drei Teilbereiche ...
  - ... Empfangsgebäude?
  - ... Bahnhofsvorplatzgestaltung?
  - ... Brücke?
- e) Ist weiterhin geplant ein Gesamtkonzept zur Steigerung der Funktionalität im Bahnhofsumfeld zu entwickeln und wenn ja, wie wirkt sich dies auf die Planungen und Verhandlungen aus?

### **Antwort:**

zu a) bis c) Die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die Deutsche Bahn stehen seit längerem mit der Deutschen Bahn im Austausch bezüglich der Sanierung des Nordbahnhofs. Nach dem Abschluss der Rahmenvereinbarung „Bahnhofmodernisierungsprogramm Hessen 2021 - 2030“ zwischen Land Hessen, Deutscher Bahn, Rhein-Main-Verkehrsverbund sowie Nordhessischer Verkehrsverbund im November 2021, hatten sich Stadt und Deutsche Bahn darauf verständigt, dass die Station Nord von der Deutschen Bahn mit Aufzügen ausgestattet wird, um die Barrierefreiheit herzustellen; geplant sind zwei Aufzüge, jeweils von den Bahnsteigen direkt zur Straßenbrücke. Des Weiteren hatten sich Stadt und Deutsche Bahn darauf verständigt, dass das Bahnhofgebäude im Eigentum Deutsche Bahn bleibt und die Aufwertung/Sanierung durch die Deutsche Bahn erfolgt. Darüber wurde die Öffentlichkeit seinerzeit mittels einer Pressemitteilung vom 01.12.2021 der Stadt informiert.

Die Deutsche Bahn hat in den letzten Jahren viel in den Nordbahnhof investiert:

- Alle Bahnsteige sind grundlegend erneuert und barrierefrei ausgestattet (inklusive Blindenleitsystem)
- die Bahnsteigdächer wurden saniert
- im Gang und den Treppenhäusern wurden Graffiti entfernt und die historischen Klinker wieder sichtbar gemacht
- der Vorplatz wurde gepflastert
- seitens der Stadt wurde die Fahrradabstellanlage von zuvor 35 Abstellplätzen auf 56 Abstellplätze ausgeweitet und von tegut wurde eine Fahrradreparaturstation

Aktuell ist die Planung von zwei Aufzugsanlagen in Bearbeitung. Abriss und Neubau des Kiosks. Geplant ist weiterhin die Sanierung des Dachs und der Leistungen sowie die Umsetzung des Brandschutzes.

zu d)

... Empfangsgebäude

... Bahnhofsvorplatz

Für den Bahnhofsvorplatz ist nach wie vor eine Mobilitätsstation geplant, die den Bahnhof mit dem Haltestellenbereich der Straßenbahn und der Busse mit Flächen für Carsharing und Bikesharing verknüpft. Aufgrund begrenzter personeller Ressourcen und anderer in der Priorität höher angesiedelter Projekte kann ein Zeitplan zurzeit nicht genannt werden.

... Brücke

Die turnusmäßige Hauptprüfung der Nordbahnhofbrücke wurde im Jahr 2018 durchgeführt.

Die Beurteilungsnote ergab eine 2,7. Aufgrund von Feststellungen von Schäden an der Übergangskonstruktion wurde eine Sonderprüfung im Jahr 2022 veranlasst. Diese ergab eine Bauwerksnote von 2,8.

Die beanstandeten Bauwerkschäden werden noch im laufenden Jahr behoben.

Aus statischen Gründen wurden ab September auf der Brücke in der Frankfurter Straße die Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr auf eine Spur je Fahrtrichtung verringert. Die Geschwindigkeit wurde auf 30 km/h herabgesetzt. Damit ist eine gesicherte Nutzung der Brücke für den Verkehr über die nächsten Jahre hinaus möglich.

zu e) siehe Ausführungen bei Punkt d)

### Frage 3:

Bezüglich der **Eisenbahnbrücke über die Pfungstädter Straße:**

- Welche Verhandlungen hat die Wissenschaftsstadt bisher mit DB InfraGO geführt um die Situation für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrende auf der Pfungstädter Straße am Bahnhof Darmstadt-Eberstadt zu verbessern? Und zu welchen Ergebnissen haben diese Verhandlungen geführt?
- Wann ist ein Neubau der Eisenbahnbrücke geplant und wird die Stadt in diesem Fall auf eine Verbreiterung der Engstelle hinarbeiten?
- Wurde geprüft, ob durch eine einspurige Führung des motorisierten Individualverkehrs unter der Brücke (beispielsweise durch eine Lichtsignalanlage) eine Verbesserung der Situation für Radfahrende und Fußgänger\*innen erreicht werden kann?

### Antwort:

zu a + b) Die Bahnüberführung in der Baulast der DB muss in den nächsten Jahren saniert werden. Da die Portale der Überführung denkmalgeschützt sind und der Denkmalschutz dieser verbliebenen Bahnüberführung der Rhein-Neckar-Bahn ein hohes Gut ist, kann der Querschnitt leider nicht verbreitert werden. Dennoch soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Rad- und Fußwegeunterführung nördlich der Pfungstädter Straße geplant und gebaut werden. Hierzu befindet sich die Stadt derzeit intensiv in der Abstimmung einer Planungsvereinbarung mit der DB. Nach derzeitigem Stand soll die Sanierung laut DB, in einer Sperrpause im Jahr 2027 geschehen.

zu c) Eine einspurige Führung des motorisierten Individualverkehrs im Brückenbereich ist nicht möglich, da hier eine Buslinie im Zweirichtungsverkehr geführt wird.

### Frage 4:

Die vorgeschlagene Verlegung des **Bahnhofs Darmstadt-Kranichstein** wurde verworfen, da eine Verlegung nach Auffassung der damaligen DB-Netz nicht nur Kapazitätseinschränkungen mit sich bringen würde, sondern auch erheblichen baulichen Mehraufwand (4 neue Weichen, neue Signaltechnik, Umbau Oberleitung etc.).

- Inwieweit wurde die Stadt an den Planungen für den Neubau des Bahnhofs beteiligt?
- Wurde Seitens der Stadt darüber nachgedacht die Straßenbahn durch eine Schleife um den Wohnblock zu verlängern, um die Umsteigebeziehung zu verbessern? Nach dem Motto, wenn der Bahnhof

nicht zur Straßenbahn kommt, muss halt die Straßenbahn zum Bahnhof. Falls ja, was waren die Ergebnisse dieser Überlegung?

- c) Für den Fall, dass Bahnhof und Straßenbahnhaltestelle auch nicht wie in b) zusammengelegt werden können, plant die Wissenschaftsstadt Darmstadt den Weg entlang der Parkstraße, sowie eine Queringsmöglichkeit über dieselbe barrierefrei auszubauen

**Antwort:**

zu a) Hintergrund für die Beibehaltung des heutigen Standortes durch die DB sind bzw. waren die bereits vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten, so dass der barrierefreie Ausbau der Station keine zusätzlichen Aufwendungen für Rampen oder Aufzüge benötigt. Für eine Verlegung zur Straßenbahndendstation müssten u.a. vier neue Weichen und eine neue Signaltechnik eingebaut und die Oberleitung mit hohem Aufwand angepasst sowie zwei neue Bahnsteige inkl. neuer Aufzüge errichtet werden. Ein signifikanter Mehraufwand, den die Wissenschaft Darmstadt mit hoher Sicherheit hätte tragen müssen, weil eine einfachere Lösung gleichzeitig möglich ist, die nun auch seitens der DB realisiert wird.

zu b) Eine solche Führung wurde bereits in den frühen Phasen der Straßenbahnplanung betrachtet und ist frühzeitig ausgeschieden, da die Parkstraße nicht die Randbedingungen für die Trassierung (Kurvenradien) erfüllt. Außerdem wäre auch eine getrennte Führung von Schiene und Straße nicht möglich, was die Grundlage für einen flüssigen ÖPNV und den Erhalt von Fördermitteln bildet

zu c) Aufgrund zahlreicher Infrastrukturprojekte und begrenzter personeller Kapazitäten, steht eine solche Planung nicht zeitnah an.

**Frage 5:**

Bezüglich des **Bahnübergangs Jägertorstraße:**

- a) Hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt (insbesondere seit der großen Anfrage der SPD vom 22.Juni 2023) irgendwelche Zählungen und Erhebungen zum Bahnübergang Jägertorstraße durchgeführt? Falls ja, was waren die Ergebnisse?
- b) Gab es zur Schaffung einer Über- oder Unterführung bereits Verhandlungen mit der DB InfraGo und falls ja, was waren die Ergebnisse?
- c) Gibt es im Rahmen der Planung für eine Grunderneuerung der Jägertorstraße Möglichkeiten für den Bau einer Über- oder Unterführung für ...
- i) Fuß- und Radverkehr?
  - ii) alle Verkehrsteilnehmer\*innen?
- d) Wird sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt bei zukünftigen Planungen einer Über- oder Unterführung dafür einsetzen, dass der Bahnhof Kranichstein im Falle der Schließung des Bahnübergangs Jägertorstraße auf den jetzigen Bahnübergang verlegt wird? Dies würde den Umstieg zwischen Straßenbahn und Zug vereinfachen

**Antwort:**

zu a) Nein.

zu b) und c) Es gab Gespräche zwischen dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für das Land Hessen und mir, zuletzt im März diesen Jahres, die aber nicht gleich zu setzen mit Verhandlungen.

Wie bereits in meiner Antwort vom 21.08.2023 auf die Große Anfrage der SPD ausgeführt, ist es langfristiges Ziel der Deutschen Bahn, den Bahnübergang durch die Herstellung eines Ersatzbauwerkes, was ich an dieser Stelle als grundsätzlich sinnvoll erachte. In Anbetracht des vor uns liegenden Investitionsstaus und der diversen stark sanierungsbedürftigen Ingenieurbauwerke, erscheint eine Realisierung aktuell schwierig. Dennoch möchte ich ein entsprechendes Begehren an die Deutsche Bahn richten und bei positiver Rückmeldung dem Magistrat eine Machbarkeitsstudie für eine Brücke vorschlagen. Dabei geht es nicht darum die Herstellung einer Brücke zu manifestieren, sondern eine politische Entscheidungsgrundlage auch bei Betrachtung der Konsequenzen eines solchen Bauwerks zu schaffen.

Unabhängig davon sind die Planungen zum Ausbau der Jägertorstraße zwischen Parkstraße und Kranichsteiner Straße abgeschlossen. Zurzeit wird am Leistungsverzeichnis der Ausschreibung für die

Bauleistungen gearbeitet; die Veröffentlichung der Ausschreibung der Bauleistungen ist diesen Sommer geplant, so dass noch in diesem Jahr Vergabe der Bauleistung erfolgen kann. Eine Rückversetzung in Planungsstatus ist seitens des Magistrates nicht beabsichtigt. Vielmehr ist es Ziel die Jägertorstraße nach jahrelanger Planung endlich auszubauen.

zu d) siehe Antwort 4 a)

Mit freundlichen Grüßen



Paul Georg Wandrey  
Stadtrat

Verteiler:

Büro der Stadtverordnetenversammlung und Gremiendienste

Büro des Herrn Oberbürgermeisters

Pressestelle  zur Kenntnis

zur Veröffentlichung

Dez. VI

Amt 66