

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 15.10.2009	an den Magistrat ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung: Dez. VI
Dezernat I Amt: Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☐ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2009/0474 Magistratsbeschluss-Nr.

Betreff: Bericht zur ICE-Neubaustrecke

Vorlage vom: 13.10.2009

Beschlussvorschlag:

1. Der beiliegende Bericht auf Grundlage der Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung vom 26.03.2009 und 03.09.2009 wird vom Magistrat zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht wird an die Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnisnahme weitergeleitet.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Beschluss des Magistrats vom

Begründung:

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung vom 26.3.2009 den Magistrat beauftragt:

- A. der Stadtverordnetenversammlung umgehend die Anforderungen und Rahmenbedingungen darzulegen, unter welchen die Errichtung eines Außenbahnhofs als Alternativoption in Erwägung gezogen werden könnte,
- B. darzulegen, wie etwaige Überlegungen für einen Außenbahnhof mit der im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgeschriebenen Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes an das ICE-Netz vereinbar sind,
- C. sicherzustellen, dass aus der geänderten Planung im Kontext der gesetzlichen Regelung keine Nachteile für die Wissenschaftsstadt Darmstadt entstehen,
- D. der Stadtverordnetenversammlung darzulegen, wie die Anbindung eines möglichen Außenbahnhofs verkehrlich erfolgen soll und wer für die Kosten der Infrastrukturentwicklung und die Betriebsfolgekosten aufkommen wird,
- E. darzustellen, wie die Funktion des Darmstädter Hauptbahnhofes als der Drehscheibe der Region langfristig gesichert werden soll,
- F. in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG sicherzustellen, dass die Investition zur Errichtung eines Haltepunktes „Darmstadt-West“ und der notwendigen verkehrlichen Infrastruktur ausschließlich durch die DB AG zu finanzieren sind,
- G. für alle Varianten (Vollanbindung, Bypass-Lösung und Außenbahnhof) belastbare Kostenschätzungen vorzulegen.

Zu A:

Der Magistrat hat sich hinsichtlich der Option des Bahnhofes West keine abschließende Meinung gebildet. Allerdings sollten zumindest folgende Rahmenbedingungen für die Errichtung eines Bahnhofes West erfüllt sein:

- Errichtung eines Bahnhofs mit einer vollständigen Infrastruktur, d.h. inklusive der üblichen Ausstattungsmerkmale eines Bahnhofs mit den erforderlichen Stellplätzen,
- vollständige Verkehrsanbindung für den Individualverkehr ohne Kosten für die Stadt Darmstadt,
- Schaffung der Infrastruktur für eine ausreichende ÖPNV-Anbindung direkt am Bahnhof (Straßenbahnhaltestelle etc.) sowie erforderliche Anpassungen der Infrastruktur in Folge der Anpassung der Linienführung und der Fahrpläne,
- mindestens zwei ICE-Halte im Bahnhof West pro Stunde und Richtung,
- ein städtebaulicher Wettbewerb für das gesamte Bahnhofprojekt mit Erschließung.
- Maximum an Lärmschutz, landschaftsgestalterische Einbindung mit Siedlung und Wald,
- ÖPNV-Anbindungskonzept an Hbf., City (Darmstadtium), Gewerbegebiete, Nahverkehr inkl. Folgekosten,
- Bau einer kreuzungsfreien Nordanbindung von der ICE-Strecke an die bestehende Bahnstrecke Darmstadt-Groß-Gerau zur Ermöglichung zusätzlicher Direktverbindungen zwischen Hauptbahnhof und Flughafen Frankfurt.

Zu B:

Die Errichtung eines Bahnhofs West allein widerspräche der Fußnote im Bundesschienenwegeausbaugesetz, d.h. aus Sicht der Stadt Darmstadt ist diese Lösung mit dem Gesetzestext nicht vereinbar.

Zu C:

Von den möglichen Lösungen zur Anbindung Darmstadts bringt jede auch Nachteile für die Stadt mit sich. Die Antwort auf die Frage, welche Lösung die wenigsten Nachteile für die Stadt mit sich bringt, wird abhängig von der Betroffenheit, den Interessen und den Werten der beurteilenden Person sehr unterschiedlich ausfallen. Im Rahmen der Beteiligung an der Planung des Bundes wird es sich daher um eine Gewichtung und Abwägung handeln.

Darüber hinaus behalten die grundlegenden Vereinbarungen aus dem „Abstimmungspapier“ (Januar 2007) ihre Gültigkeit, so auch die Festlegung, dass die DB AG mit einer mit der Stadt gemeinsam abgestimmten Variante in das Planfeststellungsverfahren eintritt.

Zu D:

Die verkehrliche Anbindung des Bahnhofes West wurde durch die Bahn im Planungs-, Bau- und Verkehrsausschuss am 07.07.2009 bereits dargestellt. Sie entspricht im Wesentlichen der Lösung, die im Rahmen der integrierten Planung in den Jahren 2001/2002 untersucht wurden. Die Bahn hat auf Initiative der Stadt Darmstadt einen Auftrag an das Planungsbüro ZIV erteilt, um die Untersuchungsergebnisse aus dem Jahr 2001/2002 zum Bahnhofsstandort West evaluieren zu lassen. Ein Ergebnis dieser Studie wird Anfang November 2009 erwartet.

In ihrem Bericht im Bauausschuss hatten die Vertreter der Bahn mitgeteilt, dass eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Otto-Hesse-Straße nach Westen durch die Bahn finanziert wird. Betriebsfolgekosten müssten von der Nahverkehrsorganisation DADINA und damit in großen Teilen auch von Stadt Darmstadt getragen werden. Bei kommenden Verhandlungen wird die Stadt Darmstadt versuchen, der Bahn als Planungsträgerin die Finanzierung der Folgekosten zuzuweisen. Die Bahn hat bezüglich der Finanzierung von Infrastruktur bereits positive Signale gegeben.

Zu E:

Der Darmstädter Hauptbahnhof bliebe auch bei Errichtung eines Bahnhofes West im Status quo als Verkehrsdrehscheibe für die Region um Darmstadt erhalten, weil voraussichtlich alle vorhandenen ÖPNV-Linien den Hauptbahnhof weiterhin andienen werden. Die bestehenden IC-Linien im Hauptbahnhof blieben voraussichtlich erhalten. Der neue Fernbahnhof West würde das Angebot durch ICE-Verbindungen ergänzen.

Zu F:

Sollten die politischen Gremien den Auftrag erteilen, wird der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Verhandlungen mit der DB AG sicherstellen, dass die Investitionen zur Errichtung eines vollfunktionalen Bahnhofs Darmstadt-West inklusive einer erforderlichen Parkierungsanlage und der notwendigen verkehrlichen Infrastruktur durch die DB AG finanziert werden.

Zu G:

Eine aktuelle und belastbare Kostenschätzung liegt der Stadt zu keiner der Varianten vor. Für die Varianten I bis V aus dem Raumordnungsverfahren kann lediglich auf die Kostenschätzungen aus dem Jahr 2001 zurück gegriffen werden (Var. I 890 Mio. Euro, Var. II 950 Mio. Euro, Var. III 1,025 Mrd. Euro, Var. IV 945 Mio. Euro, Var. V 1,150 Mrd. Euro). Hierbei handelt es sich um die jeweiligen Kosten für die gesamte Strecke in Hessen vom Flughafenfernbahnhof Frankfurt bis zur Landesgrenze Baden Württemberg.

Folgende aktuelle Zahlen haben die Vertreter der Bahn für die verschiedenen Varianten der Streckenführung für den Bereich Darmstadt genannt:

Variante II, Bahnhof West	100 Mio. €
Variante III, Hauptbahnhof Vollarbindung	135 Mio. € *
Variante IV, Hauptbahnhof Vollarbindung	70 Mio. € **
Konsensvariante, je nach Ausführung	166 – 245 Mio. €
Betriebliche Anbindung Nord (Weiche)	6 Mio. €
Planfreier Abzweig Nord (langsam)	20 Mio. €
Planfreier Abzweig Nord (schnell)	35 Mio. €

* Die 135 Mio. beziehen sich auf den Entwurf im Raumordnungsverfahren, bei welchem die Kelley-Baracks und das Nathan-Hale-Depot mit einem Tunnel unterfahren wurden.

** Bei Variante IV würden nach Aussage der Bahn weitere Kosten in Höhe von 300 Mio. € für eine Untertunnelung des Pfungstädter Moors ausgelöst.

Diese Aussagen wurden mündlich getroffen, d.h. eine belastbare Kostenschätzung liegt der Stadt Darmstadt nur für den südlichen Teil der Konsenstrasse vor.

Walter Hoffmann
Oberbürgermeister

Dieter Wenzel
Stadtrat