

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 19.05.2015	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Stadtplanungsamt	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. 2015/0147 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 547010 Kostenstelle: 066-190-1000 Kostenträger: 547011 Investitionsnummer: 12066-6558 Sachkonto: 0960010		

Betreff: Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Darmstadt-Eberstadt

Vorlage vom: 13.04.2015

Beschlussvorschlag:

1. Der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofs Eberstadt wird zugestimmt.
2. Die geschätzten Kosten in Höhe von 1.144.664,- € sind der Kostenstelle 066-190-1000 (Inv. Nr. 12066-6558, Sachkonto 0960010) zu entnehmen.
3. Die Vorlage ist der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.
4. Nach Magistratsbeschluss ist eine Veranstaltung zur Information der Öffentlichkeit vorgesehen.

Anlagen:	1. Entwurfsplanung Bahnhof DA-Eberstadt, Lageplan, M 1:500 2. Entwurfsplanung Bahnhof DA-Eberstadt, Bauwerksplan (Schnitte, Details), M 1:100 3. P+R und B+R-Untersuchung Bahnhof DA-Eberstadt (Stand 10/2013) 4. Entwurfsplanung Bahnhof DA-Eberstadt, B+R-Anlage Bahnsteig 1, M 1:100 5. Kosten- und Finanzierungsplan (Stand 02/2015) 6. Kosten Überdachung („Portal“) Eingangsbereich Zugang West (Stand 02/2015) Anlagen 1 bis 3 sind im Parlamentsinformationssystem ersichtlich
-----------------	--

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

Folgekosten:	☒ Ja	☐ Nein
---------------------	--	-------------------------------

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 05. Mai 2015

1. Einführung

Für den **Bahnhof Darmstadt-Eberstadt** (Verkehrsstation) plant die Deutsche Bahn (DB Netze/Station&Service_ AG) in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt, der DADINA und dem RMV zurzeit die Modernisierung der Bahnsteiganlagen bzw. der Bahnsteigzugänge. Das Projekt ist **Bestandteil des Modernisierungsprogramms in Hessen** (RuFV, Rahmenvereinbarung vom 09.08.2011 zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen an Verkehrsstationen in Hessen zwischen dem Land Hessen, den Aufgabenträgern RMV, NVV und VRN sowie DB Netze/DB Station&Service AG).

Ziele der Maßnahme sind, neben der Verbesserung des Zustandes und Erscheinungsbildes sowie der Nutzersicherheit, insbesondere die Herstellung des barrierefreien Zugangs bzw. der barrierefreien Nutzbarkeit der Anlagen sowie die Verbesserung der intermodalen Vernetzung durch Anlagen für Park+Ride (P+R) bzw. Kiss+Ride (K+R) und Bike+Ride (B+R).

Der **heutige Zustand** entspricht nicht den diesbezüglichen Anforderungen:

- Die Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige, Zugänge, Ausstattung der Bahnsteige, Empfangsgebäude) befinden sich z. T. in einem schlechten baulichen Zustand. Die Bahnsteigshöhen müssen angepasst werden.
- Beide Bahnsteige sind nicht barrierefrei zugänglich. Der Zugang zu Bahnsteig 1 erfolgt über eine ca. 50 m lange und ca. 16 % geneigte Rampe (ohne Zwischenpodeste) östlich des Bahndamms. Bahnsteig 2 ist nur über Bahnsteig 1 durch eine Personenunterführung und die zugehörigen Treppenanlagen zu erreichen.
- Es bestehen keine ausgewiesenen P+R- oder K+R-Plätze. Im Wesentlichen stehen eine unregelmäßige Parkgelegenheit entlang der Industriestraße sowie einzelne Stellplätze auf der Südseite der Pfungstädter Straße zur Verfügung.
- Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen auf dem Bahngelände für B+R ist deutlich zu gering, außerdem z. T. veraltet bzw. nicht überdacht.

2. Inhalt der Planung

Wesentliche **Bestandteile des Vorhabens** sind:

- Neugestaltung der Zuwege, Bau einer Aufzugsanlage sowie Verlängerung und Neugestaltung der Personenunterführung;
- Neubau und Höhenanpassung der Bahnsteige auf 76 cm über Schienenoberkante (SO) sowie Höhenanpassung und Ausrichtung der Gleisanlagen;
- Anpassung bzw. Erneuerung von Bahnsteigsüberdachungen, Beleuchtung und Bahnsteigausrüstung.

Grundlage der Planung ist eine Aufgabenteilung zwischen einem westlichen und östlichen Zugang zum Bahnhof:

- Der neue (barrierefreie) Hauptzugang liegt auf der Westseite, da von hier aus u.a. die ÖPNV-Haltestelle (Buslinie P/PE) und die geplante P+R-Anlage im Bereich der Industriestraße auf kürzestem Weg zu erreichen sind.
- Auf der Ostseite sind B+R-Anlagen (möglichst bahnsteignah) sowie K+R-Plätze bzw. Taxistände an der Pfungstädter Straße vorgesehen.

Die **Planung** ist in Anlage 1 und Anlage 2 dargestellt und umfasst die folgenden wesentliche Punkte:

- Die **Bahnsteige 1 und 2** werden mit einer einheitlichen Regellänge von 210 m, einer einheitlichen Höhe von 76 cm über SO und einer Querneigung von 2 % zur Bahnsteigkante erneuert. Die Breite von Bahnsteig 1 (Außenbahnsteig mit Gleis 1) beträgt 2,75 m, die Breite von Bahnsteig 2 (Mittelbahnsteig mit Gleisen 2 und 3) beträgt 5,50 bis 7,50 m. Die Treppenanlagen zu den Bahnsteigen werden entsprechend der Aufhöhung der Bahnsteige angepasst. Durch Verlängerung der Deckenkonstruktion der Personenunterführung (s. u.) wird zusätzliche überdachte Fläche für Ausstattungselemente auf dem Bahnsteig gewonnen.
- Die vorhandene **Personenunterführung** zwischen Bahnsteig 1 und 2 wird in westliche Richtung verlängert und barrierefrei über den neu zu schaffenden westlichen Zuweg (s. u.) an die Pfungstädter Straße angebunden. Sie wird zudem ertüchtigt und grundhaft erneuert. Die Deckenkonstruktion der Unterführung wird in beiden Richtungen im Bereich der Treppenaufgänge zu den Bahnsteigen verlängert.
- Die **Gleise 1 und 2** werden über den gesamten Bahnsteigbereich neu ausgerichtet, **Gleis 3** wird neutrassiert und auf bis zu 38 cm angehoben, um eine ausreichende lichte Höhe der Personenunterführung zu erreichen.
- Das bestehende **Empfangsgebäude** am Bahnsteig 1 wird bahnseitig nicht mehr benötigt und ersatzlos zurückgebaut, die gewonnene Fläche wird als B+R-Anlage genutzt.
- Die vorhandenen **Bahnsteigdächer** werden durch neue Dächer (Typ Bodenheim) ersetzt. Diese werden auch über den Treppenanlagen und Aufzügen angeordnet. Die Länge der neuen Bahnsteigdächer beträgt entsprechend der gültigen Richtlinie RiL813.0203 jeweils 22,5 m.
- Die **Ausstattung** wird entsprechend dem Ausstattungskatalog der Bahnhofskategorie 4 erneuert, die Bahnsteige erhalten eine Leiteinrichtung für blinde und sehbehinderte Personen gemäß DIN 32984 sowie ein Wegeleitsystem (Beschilderung). Die Gewährleistung der Zugänglichkeit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen wird durch die Gestaltung gemäß TSI PRM gesichert. So werden z.B. die Treppenaufgänge mit Handläufen in zwei Höhen und mit taktilen Handlaufschildern ausgestattet.
- Durch eine neue **Aufzugsanlage** wird der barrierefreie Zugang von der Personenunterführung zu allen Bahnsteigen gesichert (Aufzug zu Bahnsteig 1 südlich der Unterführung, Aufzug zu Bahnsteig 2 nördlich der Unterführung). Die Aufzüge werden unter dem Bahnsteigdach platziert. Beide Aufzüge sind transparente Glas-Stahlkonstruktionen (1,10 m Breite x 2,10 m Tiefe x 2,20 m Höhe) und werden als Dachlader ausgebildet, so dass Nutzung und Ausstieg für Rollstuhlfahrer bzw. Fahrradfahrer bequem und ohne Wenden möglich ist. Die Beschriftung des Kabinendisplays erfolgt zusätzlich in Blindenschrift, die Funktionen der Aufzüge werden akustisch angesagt.
- Der barrierefreie **Zuweg im Westen** wird als befestigter Gehweg mit einer maximalen Breite von 3,50 m (befahrbar für Fahrzeuge des Wasserverbandes), einer maximalen Neigung von 6 % und nach jeweils maximal 10 m mit Zwischenpodesten (1,50 m Länge, Neigung 2 %) gestaltet. Der **Zuweg im Osten** erfolgt über die bestehende

Rampe, die neu befestigt wird, und eine Treppe. Eine barrierefreie Gestaltung des östlichen Zuweges ist aufgrund der topografischen und baulichen Rahmenbedingungen planerisch nicht sinnvoll und auch nicht notwendig.

Um den westlichen Zuweg als „Hauptzugang“ zu betonen, soll die **Gestaltung Eingangsbereichs** an der Pfungstädter Straße durch eine Überdachung in geeigneter Form („Portal“) erfolgen. Hier könnten z.B. auch Vitrinen, Schilder und möglichst Fahrausweisautomaten witterungsgeschützt angeordnet werden. Die konkrete Gestaltung erfolgt im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung.

Im Kontext zu dem Projekt wurde im Auftrag der Stadt Darmstadt¹ eine **Potenzialuntersuchung für P+R bzw. B+R-Verkehre** (Anlage 3) erstellt. Darin wurde ein künftiger Bedarf von rd. 70 P+R-Plätzen sowie 65 bis 75 B+R-Plätzen ermittelt. Fahrradabstellanlagen für B+R wurden bereits in die Pläne integriert. Vorgesehen sind 25 überdachte Bügel und 7 Fahrradboxen am Bahnsteig 1, außerdem einige Bügel am westlichen Zuweg (Übersicht: Anlag 1, Details: Anlage 4). Die weitere Ausgestaltung ist Gegenstand der folgenden Planungsphase. Die Fortführung der P+R-Planung wird noch zu erarbeiten sein.

3. Bauablauf, Zeitplan-*

Mit der vorliegenden Entwurfsplanung wurden die Leistungsphasen 1 bis 3 abgeschlossen. Der Planungsträger DB Netze/DB Station&Service AG hat beim Eisenbahn-Bundesamt das Planungsverfahren nach § 18 AEG eingeleitet.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich (Ergebnis der Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG / Screening). Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen.

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Im Bereich des neuen Zugangs West ist in geringem Maße eine dauerhafte Inanspruchnahme einer städtischen Verkehrsfläche erforderlich. Die Gestattung wird zwischen DB Netze/DB Station&Service AG und der Stadt Darmstadt vertraglich fixiert.

Die **Bauzeit** beträgt insgesamt 15 Monate, als Baubeginn im best Case ist Sommer 2015 vorgesehen (Auskunft DB Netze/DB Station&Service AG).

Es ist folgender **Bauablauf** geplant:

2015 (ab 2. Jahreshälfte) (nach Vorliegen der Genehmigung und Baubeginn DB)

- Anheben von Gleis 3 und Erhöhung von Bahnsteig 2; durch Teilung in zwei Bauabschnitte in Längsrichtung bleibt der Bahnsteig nutzbar.
- Parallel dazu erfolgen Verbauarbeiten für den Aufzug an Bahnsteig 2 und für die Verlängerung der Personenunterführung sowie Rückbau des Bahnsteigdaches auf der Nordseite von Bahnsteig 2 (provisorische Überdachung während der Bauzeit).
 - In dieser Zeit durchgehende Sperrung an Gleis 3 von 41 Tagen mit Schienenersatzverkehr auf der SPMV-Linie Pfungstadt-Darmstadt, danach 10 Nachtsperrpausen.

¹ Für die Planungsleistungen wurde eine Vereinbarung zur Kostenteilung zwischen RMV und Stadt Darmstadt geschlossen.

- Nach Erhöhung der Bahnsteigkante zum Gleis 3 werden die Arbeiten an Gleis 2 fortgesetzt (Halt der Züge Ri. Heidelberg an Gleis 3, provisorischer Bahnsteig auf der Südseite).
- Durchführung während der 8-stündiger Nachtsperrpausen, ca. 50-stündige durchgehende Wochenendsperrung an Gleisen 1 und 2.
- Die Treppe an Bahnsteig 2 ist während der Umbauzeit jeweils halbseitig nutzbar.

2016:

- Rückbau des Empfangsgebäudes, danach Neubau der westlichen Zuwegung.
- Parallel dazu erfolgt der Rückbau der Überdachung von Bahnsteig 1 (provisorische Überdachung während der Bauzeit).
- Erhöhung von Bahnsteig 1.
 - Durchführung während der 8-stündigen Nachtsperrpausen, Züge halten an erhöhtem Bahnsteig 2 an Gleisen 2 und 3
- Parallel dazu erfolgen der Bau der neuen Treppenanlage, die Anpassung der Treppe zu Bahnsteig 1 (jeweils halbseitiger Umbau, dadurch während der Bauzeit nutzbar), sowie der Bau der Aufzugsanlage zu Bahnsteig 1.
- Nach Fertigstellung der Bahnsteige wird die Personenunterführung erneuert.

Als mögliche Baustelleneinrichtungsflächen sind nördliche bzw. südliche Randbereiche der Bahnsteige, der Parkstreifen östlich des Bahnhofs entlang der Pfungstädter Straße und Bereiche im Gelände der ehemaligen Papierfabrik bzw. des ehemaligen Güterbahnhofs vorgesehen.

4. Kosten und Finanzierung

Die **Gesamtkosten** der Maßnahme werden mit rund 8,87 Mio. € veranschlagt, davon sind rund 7,13 Mio. € Baukosten und rund 1,73 Mio. € Planungskosten. Gemäß den geltenden Förderregularien werden die zuwendungsfähigen Baukosten durch den Bund, das Land Hessen und die Stadt Darmstadt getragen (RuFV und Landes GVFG-Mittel sowie komplementär durch RMV und Stadt Darmstadt zu jeweils 50 %). Die nicht zuwendungsfähigen Baukosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Planungskosten werden durch die Stadt Darmstadt getragen.

Die **Kosten (nach Vorabschätzung) für die Stadt Darmstadt** betragen lt. Förderantrag 1.362.995 €, davon wurden 218.331 € als Planungskosten für die Leistungsphasen 1-4 bereits gedeckt. Die verbleibenden 1.144.664 € teilen sich wie folgt auf:

	Baukosten (€)	Planungskosten (€)	Summe (€)
2015	0	28.500	28.500
2016	316.851	94.750	411.601
2017	434.000	142.188	566.188
2018	116.308	22.067	138.375
Summe	867.159	277.505	1.144.664 *

* Ohne Kostenfortschreibung und Ausschreibung

Eine detaillierte Darstellung der Kosten und Finanzierung ist aus Anlage 5 ersichtlich, die Angaben gelten vorbehaltlich der endgültigen Abstimmung mit dem Fördermittelgeber Land Hessen (HessenMobil).

Nicht enthalten sind die Kosten für die Überdachung („Portal“) am Eingangsbereich Zugang West, da diese Maßnahme bisher nicht im RuFV vereinbart ist und eine konkrete Ausgestaltung erst im Laufe der weiteren Planung erfolgt. Eine Kostenschätzung hierfür enthält Anlage 6.

Für die Leistungsphasen 5 bis 9 ist die vertragliche Grundlage gegeben, damit verbunden die Zusage der Vertragsparteien RMV und der Stadt Darmstadt zur Kostenübernahme der anteiligen Planungskosten mit Anrechnung auf die Planungskostenpauschale. Da diese vorbereitenden Leistungen nicht zu den Bauleistungen zählen, ist die sofortige Vergabe der Leistungsphase 5 nach HOAI nach den Richtlinien des Landes Hessen förderrechtlich unschädlich.

5. Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit

Zur Information der Öffentlichkeit ist nach dem Magistratsbeschluss eine Veranstaltung in Darmstadt-Eberstadt vorgesehen, in der seitens DB Netze/DB Station&Service AG die aktuelle Planung vorgestellt wird. Hierzu sollen auch Pressevertreter eingeladen werden.

Die Organisation des Termins erfolgt durch das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, Abt. Verkehrsentwicklung in Abstimmung mit DB Netze/DB Station&Service AG.

Darmstadt, 05. Mai 2015
III-61/4 st-br
Nst. 2833

Die Dezernentin III:

Der Dezernent IV:

Cornelia Zuschke
Stadträtin

Andrè Schellenberg
Stadtkämmerer