

Dezernat III
Stadträtin Cornelia Zuschke

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Herrn Stadtverordneten
Tim Huß
Wilhelminenplatz 14a
64283 Darmstadt

Stadträtin
Cornelia Zuschke

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

Unser Zeichen:
III-66/2 S-Au-Wg

Datum:
02.03.2015

Ihre Kleine Anfrage vom 17. Dezember 2014 Aktion Mobiles Edelsteinviertel

Sehr geehrter Herr Huß,

Ihre Kleine Anfrage vom 17. Dezember 2014 beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Wann präsentiert die Stadt Darmstadt das am 30.09.2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Sanierungskonzept Erbacher Straße und Edelsteinviertel und gibt es bereits Ergebnisse?

Antwort:

Ich gehe davon aus, dass Sie das im Beschluss der Stadtverordnetensitzung genannte Verkehrskonzept meinen. Die Baumaßnahme zur Umgestaltung der Erbacher Straße wird derzeit planerisch vervollständigt und auf eine zeitnahe Umsetzung abgestimmt.

Frage 2:

Ist eine Tempo 30-Regelung auf der Erbacher Straße möglich und wenn ja, wann wird sie endlich umgesetzt?

Antwort:

Eine Tempo-30 Streckenbeschilderung (Zeichen 274-53 StVO) ist in der Erbacher Straße zu prüfen. Dies sagen wir gerne zu vor dem Hintergrund der bekannten und mit der Bürgerschaft erörterten Problemlage.



Dabei ist jedoch zu beachten, dass das Regierungspräsidium Darmstadt zuletzt wiederholt darauf hingewiesen hat, dass die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit nach der StVO grundsätzlich 50 km/h beträgt. Nach § 45 Absatz 9 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dieses Gefahrenpotenzial werden wir im Rahmen der Prüfung und Entscheidung darstellen.

Frage 3:

Wird es einen Fußweg am nördlichen Rand der Erbacher Straße, ggf. unter Einbezug des Schleichwegs oberhalb der Mauer, geben?

Antwort:

In der Planung der Erbacher Straße sind zwei Gehwege vorgesehen.

Frage 4:

Wie werden die Bushaltestellen „An der Meierei“ und „Am Molkenbrunnen“ gesichert? Sind bis dahin weitere provisorische Sicherungsmaßnahmen für die gefährlichen Haltestellen geplant?

Antwort:

Die erforderlichen Markierungsarbeiten an den Haltestellen wurden Ende Mai 2014 ausgeführt. Die Ambienta-Poller zur Sicherung der Haltestellen wurden ebenfalls aufgestellt. Weitere Maßnahmen sind für die Übergangszeit bis zum Straßenausbau (mit Haltestellen) nicht geplant.

Frage 5:

Plant der Magistrat, den nicht technisch gesicherten Bahnübergang am Judenteich, der auch von vielen Schulkindern genutzt wird und zu dem es auch nach der Implementierung von Schildern und Piktogrammen wiederholt zu Beinahe-Unfällen kam, in Zukunft besser zu sichern? Wird es eine technische Sicherung geben?

Antwort:

Nachdem zuvor der Gehweg-Asphalt am Bahnübergang (BÜ) keine entsprechenden Piktogramme (Zeichen 151 StVO – unbeschränkter Bahnübergang) aufwies, wurde im Vorfeld des Anfang 2013 stattgefundenen Ortstermins eine entsprechende Bodenmarkierung zwischen den beiden Drängelgittern aufgebracht.

Die Besprechung vor Ort über die Sicherung des Bahnüberganges (BÜ 4) im Bereich Botanischer Garten am Judenteich zwecks Verbesserung der verkehrlichen Situation sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit fand unter Beteiligung von Vertretern:

- > des Eisenbahnbundesamtes (= Aufsichtsbehörde)
 - > der DB Netz AG
 - > des Ingenieurbüros Verkehrslösungen Dr. Blees
 - > der Stadtverwaltung, darunter die damalige Stadträtin Frau Lindscheid sowie Vertreter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes und des Stadtplanungsamtes
- statt.

Unter Bezugnahme auf diese Verkehrsschau wurde seitens der DB Netz AG vor Ort darauf hingewiesen, dass der vorhandene Überweg am Botanischen Garten mit Umlaufsperrung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie dem Regelwerk der DB Netz AG entspricht.

Wie ein Kommentar zur EBO ausführt, haben die Umlaufsperrn vorrangig die Aufgabe, den Verkehrsteilnehmer daran zu hindern, den Bahnübergang (BÜ) „blindlings“ zu betreten. Dieser Schutzzweck bliebe auch bei Umlaufsperrn mit größeren Öffnungsmaßen erhalten, so die DB Netz AG.

Seitens der Stadt wurden Vorschläge zur Aufmerksamkeitserhöhung wie beispielsweise Läutsignale bei Annäherung des Zuges oder Einschaltung von Blinklichtampeln links und rechts des betroffenen Bahnüberganges gemacht. Aus Sicht der Bahn sind jedoch beide Vorschläge nicht zugelassen und täuschen, aus Sicht der Bahn, eine Sicherheit vor, die nicht vorhanden ist (z. B. keine Ausfallsicherheit). Aus diesem Grund wurde die Umsetzung dieser Hilfsanlagen von Seiten der DB Netz AG und der Aufsichtsbehörde (EBO) abgelehnt.

Von Seiten der DB Netz AG wurde jedoch zugesagt, kurzfristig den Anstrich der Umlaufsperrn zu erneuern. Ebenso wurde zugesagt, die Unebenheiten der Zuwegung hinter der Umlaufsperrre zu glätten. Wir werden hier regelmäßig nachhaken.

Seitens der Stadt wurde zugesagt, dass beidseits des Bahnüberganges jeweils ein zweites Schild „Vorsicht Zugverkehr“ auf gelbem Hintergrund jeweils links des Weges in Verbindung mit Zeichen 151 StVO (Unbeschränkter Bahnübergang) aufgestellt wird, was zeitnah von der Stadt umgesetzt und realisiert wurde.

Die Bahn prüft eine Aufweitung des Drängelgitterabstandes, so dass beispielsweise Fahrräder mit Anhängern besser zwischen den Drängelgittern durchkommen. Dies kann eine Erleichterung für erwachsene Radfahrer darstellen, aber für Kinder ein noch leichteres Befahren des Bahnüberganges (BÜ) möglich machen. Ein Ergebnis der DB Netz AG liegt noch nicht vor. Eine Zuständigkeit der Stadt Darmstadt ist hierfür nicht gegeben, auch hier werden wir wieder nachfragen.

Frage 6:

Gibt es Verhandlungen mit der DB Netz AG und der VIAS, die die Sicherung des Bahnübergangs, eine Reduzierung der Anfahrtsgeschwindigkeit und ein früheres Hupsignal betreffen und wenn ja, wie ist der Stand der Verhandlungen?

Antwort:

Der vorhandene Bahnübergang entspricht nun einmal den Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) sowie dem Regelwerk der DB Netz AG.

Eine zusätzliche Erhöhung der Sicherheit bedingt die Errichtung einer technischen Sicherung am Fußwegübergang, d. h. es wird eine Lichtzeichenanlage mit Vollschranke und Gitterbahn erforderlich.

Zusätzlich muss für das „Freisein“ des Bahnüberganges eine „Gefahrenraumfreimeldung“ vorgesehen werden, die verhindert, dass sich beim Schließen der Schranken Menschen zwischen den Schranken befinden.

Da die technische Sicherung nicht von der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) gefordert wird, lehnt die DB AB diese Maßnahme ab.

Die DB Netz AG lehnt den Einbau einer Lichtsignalanlage oder Schranke auch deshalb ab, weil der Abstand zwischen Ostbahnhof und Übergang so gering ist, dass die LSA so lange rot zeigen würde bzw. die Schranke so lange geschlossen wäre, wie Züge im Ostbahnhof stehen. Diese lange Sperrung würde lt. Fachleute dazu führen, dass die LSA missachtet bzw. die Schranke umgangen würde.

Hinsichtlich der Sichtverhältnisse wird seitens der DB Netz AG ausgeführt, dass entsprechend dem Regelwerk bereits eine Übersicht bzw. Sichtfläche auf die (Bahn-) Strecke vorhanden ist. Laut Angaben der DB Netz AG sind in Richtung Wiebelsbach vom Bahnübergang nördlich der Bahn 205 m Sicht sowie vom Bahnübergang südlich der Bahn 175 m Sicht vorhanden. Zusätzlich wurde aus Richtung Wiebelsbach eine Pfeiftafel 195 m vor dem Bahnübergang aufgestellt (Signal BÜ 4, etwa 3 Sekunden pfeifen).

Weiter führt die DB Netz AG an, dass Richtung Darmstadt-Ost vom Bahnübergang links 200 m Sicht, vom Bahnübergang rechts der Bahn 250 m Sicht vorhanden sind. Damit ergeben sich aus Richtung Darmstadt-Ost (bei $v = 70$ km/h) ca. 10 bzw. 13 Sekunden Annäherungszeit und aus Richtung Wiebelsbach (bei $v = 60$ km/h) ca. 10 bzw. 12 Sekunden Annäherungszeit, das Pfeifen (Hupsignal) erfolgt bei ca. 12 Sekunden Annäherungszeit.

Sowohl die Konzipierung als auch Durchführung zusätzlicher Maßnahmen ist schwierig und nur mit der Bahn durchsetzbar.

Ansonsten siehe Antwort zu Frage 5.

Frage 7:

Was ergab die am 15.07.2014 in der Bauausschusssitzung angekündigte Prüfung, wie ein Spielplatz im Bebauungsplan O 17 umgesetzt werden kann? Muss dafür auch der Teilbereich I geändert werden?

Antwort:

In den Bebauungsplänen O 17 Teilbereich I und O 17 Teilbereich II sind Flächen mit Spielmöglichkeiten festgesetzt, die in dem geplanten Grünzug entlang der Bahn liegen. Die vorgesehene Fläche im Teilbereich I befindet sich heute noch in Privatbesitz. Die anderen beiden Flächen im Teilbereich II sind teilweise bereits in städtischem Besitz. Die angrenzenden Bahnflächen müssen jedoch noch entwidmet werden. Sie werden durch die Stadt erworben. Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Spielmöglichkeiten werden damit geschaffen.

Zusammen mit den Flächen, welche noch von der Bahn erworben werden, weist der Grünzug nicht mehr die ursprünglich vorgesehene Größe auf. Daher werden im Teilbereich II "Spielpunkte" ausgewiesen. Für deren Einrichtung ist keine Änderung des Teilbereiches I notwendig.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Cornelia Zuschke
Stadträtin