

Anforderungsprofil Mobilitätsstation



Fahrradverkehr:

- 100 witterungsgeschützte Fahrradstellplätze, Flächenbedarf etwa 150 m² (vgl. adfc 2010: Hinweise für die Planung von Fahrradabstellanlagen)
- Abschließbare Fahrradboxen und / oder eine Fahrradstation (vgl. Hinweise zum Fahrradparken 2012)
- Aufstellflächen für Bike-Sharing, Flächenbedarf etwa 30 m²
- Angebote von Lastenfahrrädern usw.
- Lademöglichkeiten für E-Bikes
- Fahrradtaxi, geführte Segway-Touren usw. während der Landesgartenschau

Kfz-Verkehr:

- Etwa 1500 Kfz-Stellplätze (Fokus auf E-Mobilität: Park&Charge).
- Zusätzlich 500 Kfz-Stellplätze für Besucher der Landesgartenschau (temporär)
- Ausreichend Eltern-und-Kind-Parkplätze, Behindertenparkplätze usw.
- 4-6 E-Carsharing-Stellplätze
- 5 Taxi-Stellplätze

Serviceinfrastruktur:

- Informationszentrale mit persönlichen Kundenberatern
- Aufenthalts- und Wartebereich mit Einkaufsmöglichkeiten (zum Beispiel kleiner Supermarkt), Café, WLAN usw.
- Sanitäreanlagen
- Ausreichend Sitzgelegenheiten
- Gute und sichere Beleuchtung (24 Stunden)
- Informationstafeln zu Tarifen, Fahrplänen, Mobilitätsinfrastruktur, Hotels, TU-Standorten, Veranstaltungen, Landesgartenschau usw.
- Fahrkartenautomaten an jeder Haltestelle
- Betriebsräume und Aufenthaltsräume der Verkehrsbetriebe

Weitere gestalterische Vorgaben:

- Die Gestaltung muss Kriterien der Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit berücksichtigen.
- Flächenverbrauch und Eingriffe in die Natur sollen minimiert werden.
- Regenwassersammlung und -nutzung, Photovoltaik, Fassadenbegrünung usw. sollen berücksichtigt werden.
- Die Nähe der Verkehrsträger zum Gleisanschluss muss beachtet werden (Linienbusse am nächsten, dann Bike-Sharing, Fahrradstellplätze, Taxi, Reisebusse, Carsharingplätze).
- Es muss zwischen permanenten und modularen Lösungen differenziert werden.
- Zusätzliche Mobilitätsangebote auch für Fußballspiele und Veranstaltungen, zum Beispiel im Hofgut Oberfeld, können ebenfalls über die Mobilitätsstation abgewickelt werden.

Die folgenden Annahmen zur Entwicklung der Mobilität im Darmstädter Osten, sowie Ausstattungsmerkmale und Dimensionen für die Umgestaltung des Ostbahnhofs und seines Umfelds, wurden in der Lehrveranstaltung zusammen mit den Studierenden erarbeitet. Sie wurden in den hier ausgestellten Entwurfsarbeiten konkret umgesetzt.

Annahmen zur Entwicklung der Mobilität im Darmstädter Osten:

- Darmstadts Bevölkerung wächst weiter.
- Die Mathildenhöhe wird zum Weltkulturerbe ernannt.
- Es wird ein insgesamt steigendes Mobilitäts- und Verkehrsaufkommen geben.
- Der Pendlerverkehr aus dem Odenwald bis hin nach Aschaffenburg nimmt weiter zu.
- Täglich kommen 8000 Pendler und zusätzlich 1000 Besucher der Landesgartenschau über die B26 aus dem Osten.
- Täglich kommen 10 Reisebusse mit Besuchern der Landesgartenschau.
- Es wird steigende Anteile von Radverkehr und ÖPNV am Modal Split geben.
- Die blaue Plakette wird eingeführt (Verbot von Dieselfahrzeugen in der Innenstadt).
- Die Parkgebühren in der Innenstadt werden erhöht und das Parkraumangebot gleichzeitig kontinuierlich reduziert.
- Eine neue Straßenbahnlinie von Weiterstadt über die Darmstädter Innenstadt und den Ostbahnhof bis zur Mobilitätsstation sowie weitere Expressbuslinien, auch zur Andienung der Hauptarbeitgeber, werden zukünftig eingerichtet.
- Die Mobilitätsstation wird Anfangs- bzw. Endpunkt der meisten Buslinien in die Ostregion (ähnlich dem Bollenfalltor).
- Expressbusse fahren weiterhin die Stadtmitte und den Hauptbahnhof an, Regionalbusse enden an der neuen Mobilitätsstation.

Ausstattung und Dimensionen für die Mobilitätsstation:

Öffentlicher Personennahverkehr:

- Haltestelle und Wendebereich für die Straßenbahn (nur einseitiger Ausstieg möglich)
- Mindestens 2 Haltepunkte je Richtung (stadtein- und auswärts) für die Buslinien 672, 671, 673, 674, 677, 681, 682, 684, 693, K85
- 10 Wartebuchten für Reise- sowie Shuttlebusse

