

# Anforderungsprofil Ostbahnhof



## Fahrradverkehr:

- 100 witterungsgeschützte Fahrradstellplätze, Flächenbedarf etwa 150 m<sup>2</sup> (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 m<sup>2</sup>

## Kfz-Verkehr:

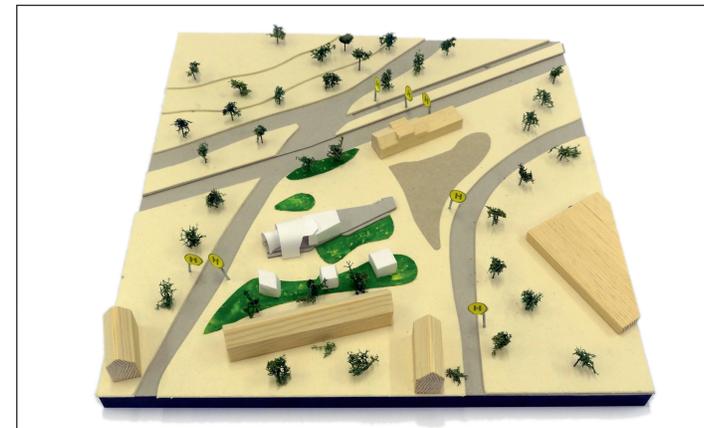
- Keine allgemeine Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr
- Die bestehenden Stellplätze des Bauverein-Blocks müssen berücksichtigt werden
- 2-3 Carsharing-Parkplätze
- 2 Behindertenparkplätze (vgl. DIN 18024-2)
- 4 Kurzzeitparkplätze (Kiss and Ride)
- 2 Taxistellplätze

## Serviceinfrastruktur:

- Aufenthalts- und Wartebereich mit Kiosk, 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

## Weitere gestalterische Vorgaben:

- Die Gestaltung muss Kriterien der Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit berücksichtigen.
- Der Erhalt des Bunkers und der Schutz der Fledermäuse müssen beachtet werden.
- Die Querung der Bahngleise zu Fuß und mit dem Fahrrad, insbesondere für ältere oder behinderte Menschen, muss 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.
- Es soll eine konstruktive Lösung für die Querung der Gleise durch die Straßenbahn vorgeschlagen 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.
- 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 Böllenfalltor).
- Expressbusse fahren weiterhin die Stadtmitte und den Hauptbahnhof an, Regionalbusse enden an der neuen Mobilitätsstation.

## Ausstattung und Dimensionen für den Ostbahnhof:

### Öffentlicher Personennahverkehr:

- 2 Bahnsteige für die Odenwaldbahn
- 2 Bushaltestellen je Richtung (stadtein- und auswärts)
- 2 Straßenbahnhaltestellen (gegebenenfalls auf dem Gleis nach Roßdorf)

