



Mobilitätskonzept Mathildenhöhe

Eckpunkte des Verkehrskonzepts und Ansätze zur Gestaltung

Dipl.-Ing Gisela Stete

Dipl.-Ing. Norbert Stoll

Stadtplanungsamt
Abteilung Mobilität und öffentlicher Raum

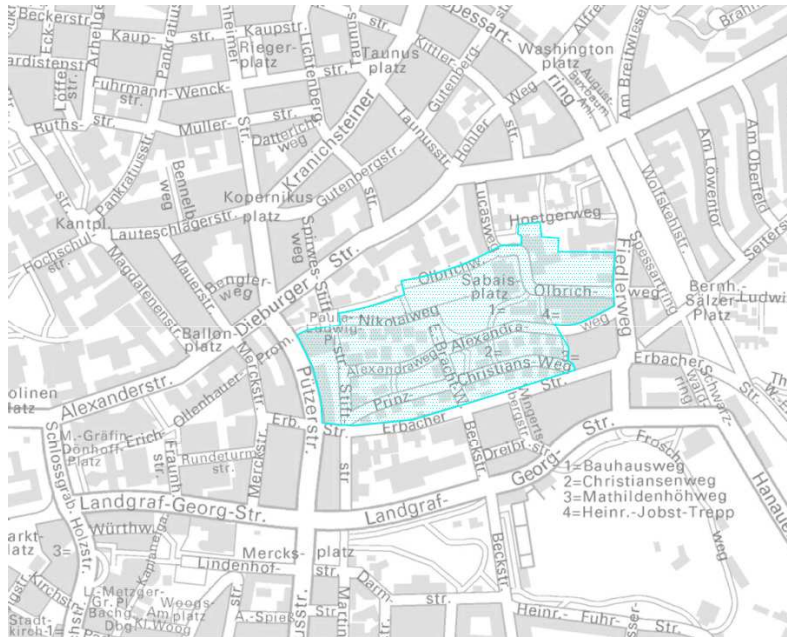
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Wissenschaftsstadt
Darmstadt

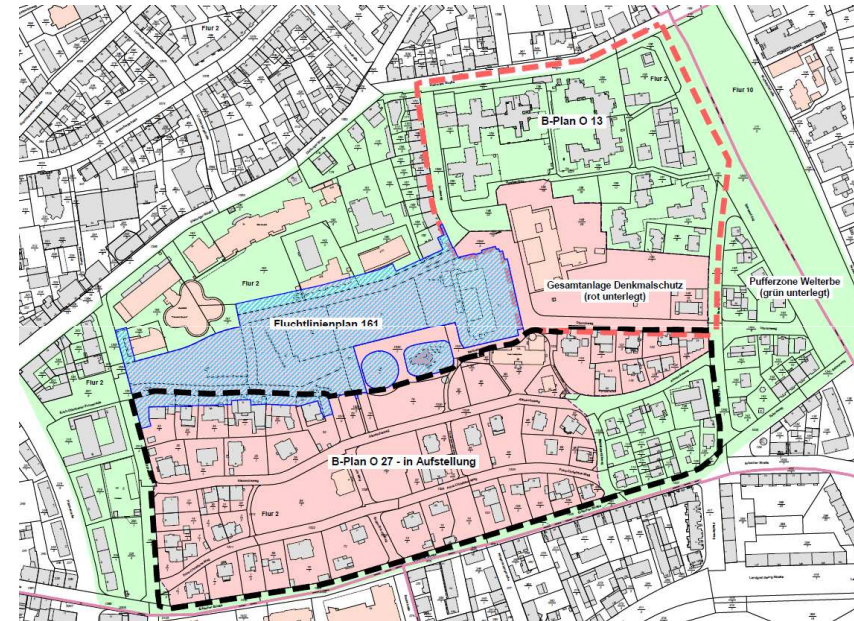
STETE PLANUNG



Lage und Abgrenzung



Kernzone



Pufferzone / Denkmalschutzbereiche

Anforderungen an ein Mobilitätskonzept

Anforderungen seitens der UNESCO

- Gewährleistung der Zugänglichkeit der Erbestätte
 - Schutz vor schädlichen Eingriffen durch den motorisierten Individualverkehr
- ➔ Mobilitätskonzept stadt- und umweltverträglich ausrichten
- Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund
 - weitgehende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs MIV
 - Abstimmung des Parkraumangebotes auf steigende Tourismuszahl ohne Beeinträchtigung der Welterbestätte in ihrem Wesen

Quelle: Deutsche UNESCO-Kommission e.V., 2008

Anforderungen an ein Mobilitätskonzept

Anforderungen seitens der Stadt Darmstadt

- Konzept soll alle Verkehrsmittel und deren Kombination einbeziehen und allen Nutzergruppen die Erreichbarkeit ermöglichen
- integrierter Ansatz unter Einbeziehung geplanter Landesgartenschau 2022
→ Synergieeffekte
- Reduzierung des Parkraumangebots in der Kernzone, um historische Elemente zu schützen und Sichtachsen freizuhalten
- keine mehrstöckigen Parkieranlagen innerhalb der Pufferzone
- Der Ostbahnhof und sein Umfeld sollen als Eingangstor aufgewertet und gestaltet werden

Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt: Dokumentation „Forum Entwicklung Mathildenhöhe“, 2007

Verkehrskonzepte an Unesco-Welterbestätten

Recherche, Auswertung und Prüfung auf Übertragbarkeit

- Lorsch
- Speyer
- Hildesheim
- Dessau / Weimar
- Würzburg
- Regensburg
- Salzburg



Quelle: <http://www.zonu.com/images/0X0/2011-05-23-13740/Heritage-Sites-in-Germany-2007.png>

Konsequenzen aus der Recherche an Welterbestätten für die Mathildenhöhe

- attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen sind von großer Bedeutung
- Fahrradabstellanlagen vorzugsweise an Start- und Zielpunkten von Führungen, nicht auf dem Gelände sondern an den Rändern des Kerngebiets
- Parkraum für Privat-Pkw nicht an der Mathildenhöhe anbieten
→ Deckung der Nachfrage in dezentralen Anlagen außerhalb bei Sicherstellung der fußläufigen Erreichbarkeit mit deutlicher Wegweisung, Parkleisystem muss eingerichtet werden (statisch oder dynamisch)
- Einsatz von Pollersystemen zum Schutz der Anlieger und Bewohner vor Besucherverkehr mit Pkw / MIV haben sich bewährt
- Reisebusse müssen nicht bis unmittelbar an die Erbestätte geführt werden, sondern können im weiteren Umfeld halten / parken
- Bus-Shuttle-Systeme leisten einen wichtigen Beitrag zur verträglichen Verkehrsabwicklung und werden auch für Darmstadt empfohlen

Eckpunkte für ein Mobilitätskonzept



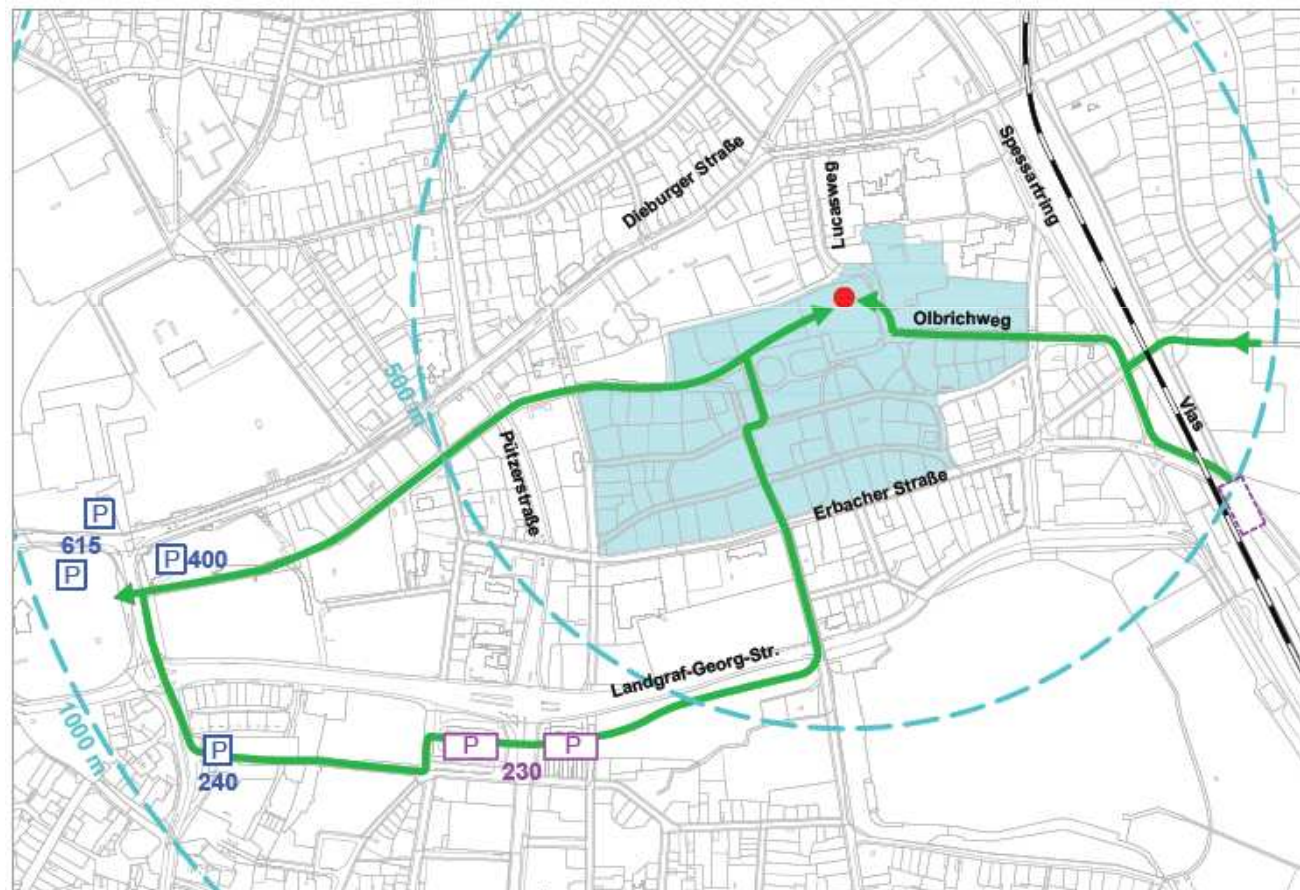
Eckpunkte

Parkierung für Besucher

- Parkraumangebot im Umfeld bleibt den Anliegern vorbehalten
- nur eingeschränkte Ausweisung weiterer Parkplätze (z.B. Stellplätze in Verbindung mit Besucherzentrum) für mobilitätseingeschränkte Personen
- Besucher der Mathildenhöhe nutzen vorhandenes Angebot in der nahe gelegenen Innenstadt (ca. 1.500 Parkplätze nächstgelegenen)
- Einrichtung eines Parkleitsystems mit gezielter Führung des MIV-Besucherverkehrs von außerhalb in diese Anlagen
- zur Mathildenhöhe zu Fuß, mit ÖPNV oder mit Shuttle-Bus
→ Aufwertung der Wegebeziehungen und des ÖPNV-Angebots
- auf Homepage müssen alle Anreiseinformationen verfügbar sein
- bei Großveranstaltungen: Weitere Parkmöglichkeiten mit direkter Nähe zu ÖPNV-Haltestellen (z.B. Messplatz), Verbindung zur Mathildenhöhe mit Shuttle-Bus oder erweitertem Linienbus

Eckpunkte

Parkierung für Besucher in Kombination mit Fußwegen

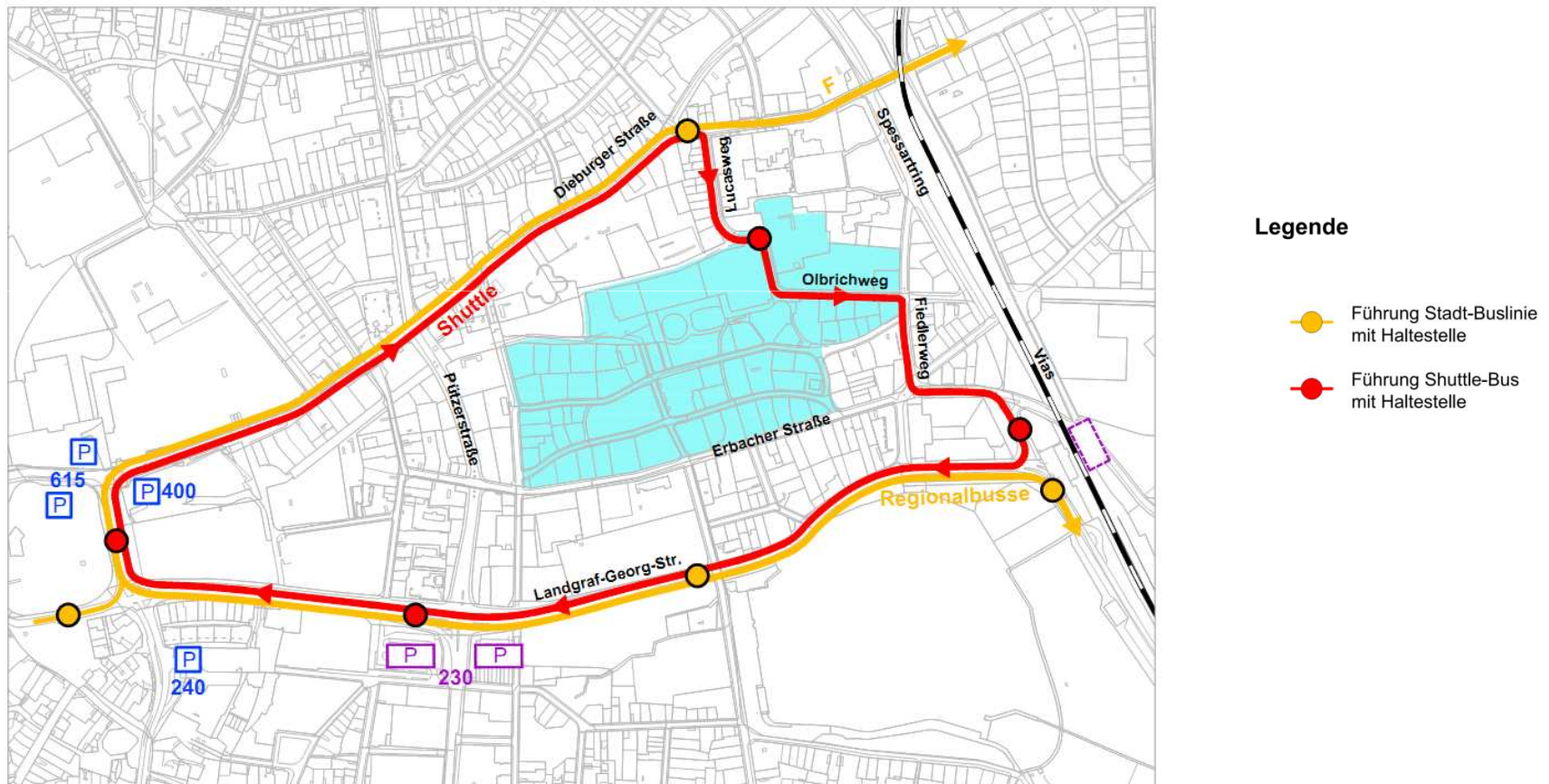


Legende

- Führung Fußgänger
- Einzugsbereiche
- Ⓟ MIV-Parken mit Anzahl P TG / Parkhaus
- Ⓟ MIV-Parken Parkfläche
- Mathildenhöhe (Bezug Hochzeitsturm)
- Kernzone Mathildenhöhe

Eckpunkte

Parkierung für Besucher in Kombination mit ÖPNV / Bus-Shuttle



➔ Änderung der Verkehrsführung im Bereich Mathildenhöhe

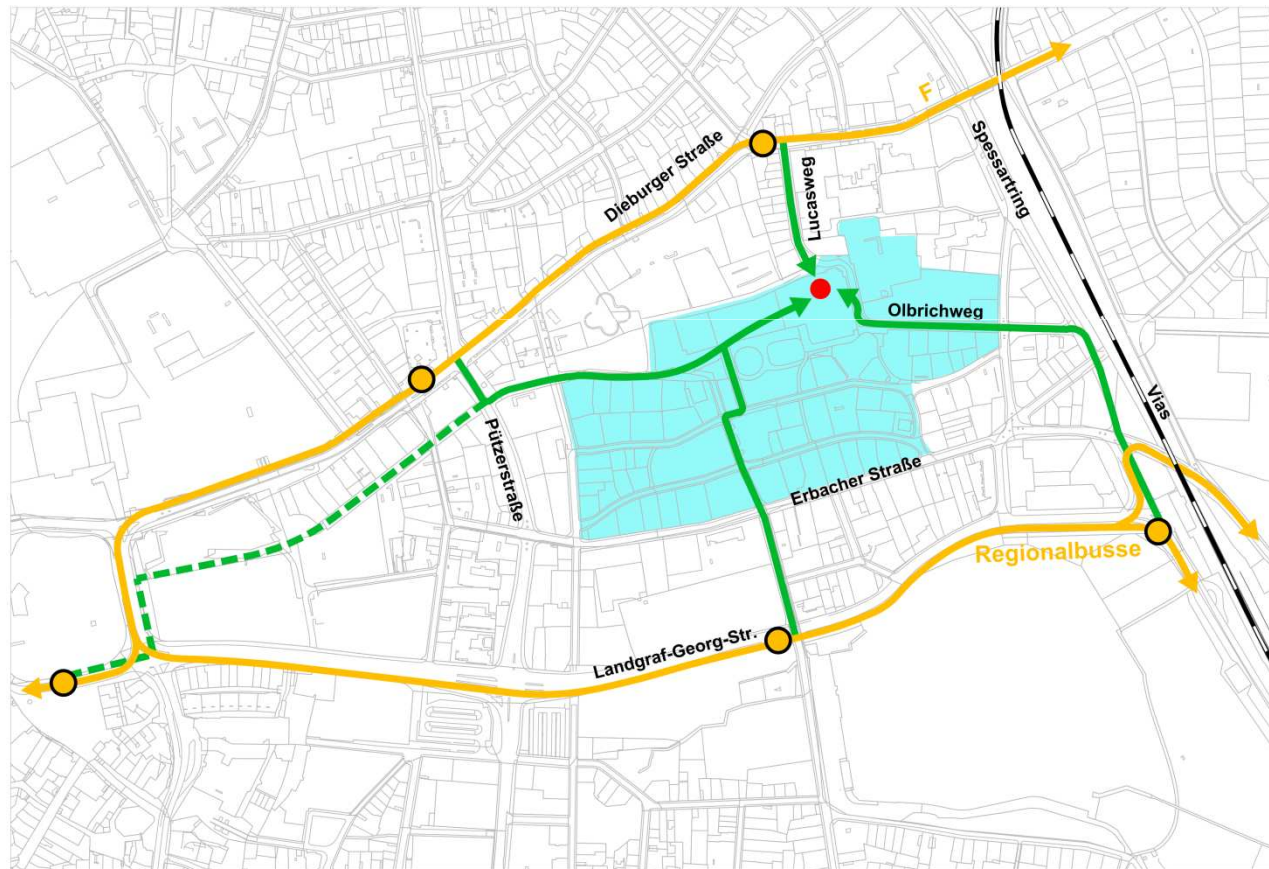
Eckpunkte

Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln

- bestehende gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahnen und Bussen) wird mit weiteren Angeboten gestärkt (Reisezeit vom Hbf mit Linie F bzw. mit Regionalbussen derzeit 12 min)
- am Hbf Hinweise auf ÖPNV-Verbindungen zur Mathildenhöhe
- Haltestellen durchgängig barrierefrei ausbauen
- auf Homepage müssen alle Anreiseinformationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln verfügbar sein
- Ostbahnhof als wichtigen ÖPNV-Knoten aufwerten und attraktiv gestalten
→ Infos für den Weg zur Mathildenhöhe gut sichtbar platzieren

Eckpunkte

Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln



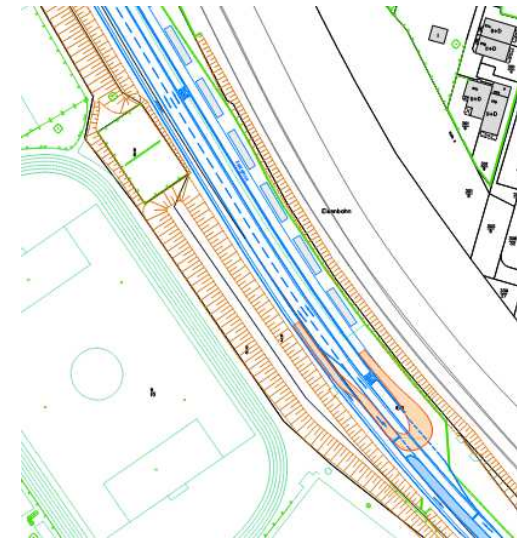
Legende

- Führung Stadt-Buslinie mit Haltestelle
- Führung Fußgänger
- Mathildenhöhe (Bezug Hochzeitsturm)
- Kernzone Mathildenhöhe

Eckpunkte

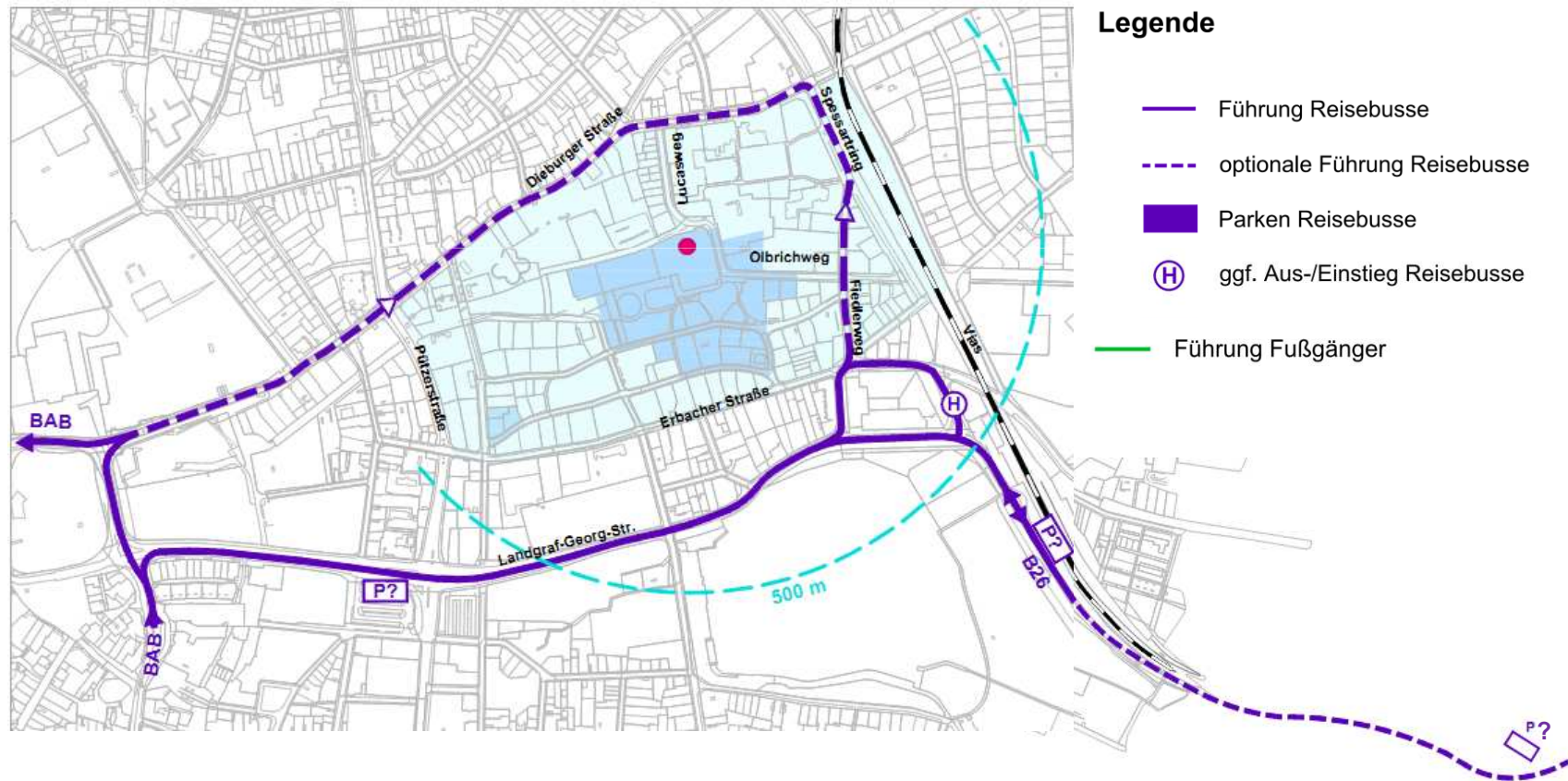
Abwicklung / Organisation von Reisebussen

- Direkte Anfahrt der Mathildenhöhe vermeiden
- Hauptankunftsart Ostbahnhof:
 - Neue Haltestellen am Schwarzwaldring für Ein- und Ausstieg
 - von dort zu Fuß (ca. 500 m Entfernung) oder mit Shuttle-Bus zur Mathildenhöhe
- Parken von Reisebussen während Besuchszeiten:
 - neue Anlage entlang B 26
 - Mercksplatz
 - neuer Terminal B 26 / Aschaffenburgstraße
- Busse fahren zurück zum Ostbahnhof und nehmen Reisende wieder auf



Eckpunkte

Abwicklung / Organisation von Reisebussen



Eckpunkte

Fuß- und Radverkehr

- Fußverbindungen bedarfsgerecht ausbauen, gestalten und beschildern (auch in Hinblick auf die LGS 2022) insbesondere
 - Erich –Ollenhauer-Anlage
 - Ostbahnhof – Mathildenhöhe
 - Mathildenhöhe - Rosenhöhe
- Querungsmöglichkeiten ertüchtigen bzw. neu anlegen
 - ➔ Fiedlerweg, Landgraf-Georg-Straße, Pützerstraße, Schlossgraben
- Lücken im Radverkehrsnetz schließen (z.B. Fiedlerweg, Landgraf-Georg-Straße) und Übergänge aufwerten
- Fahrradabstellanlagen am Besucherzentrum einrichten
- Fahrradvermietstationen am Ostbahnhof und am Besucherzentrum einrichten

Eckpunkte

Flankierende Maßnahmen im Umfeld

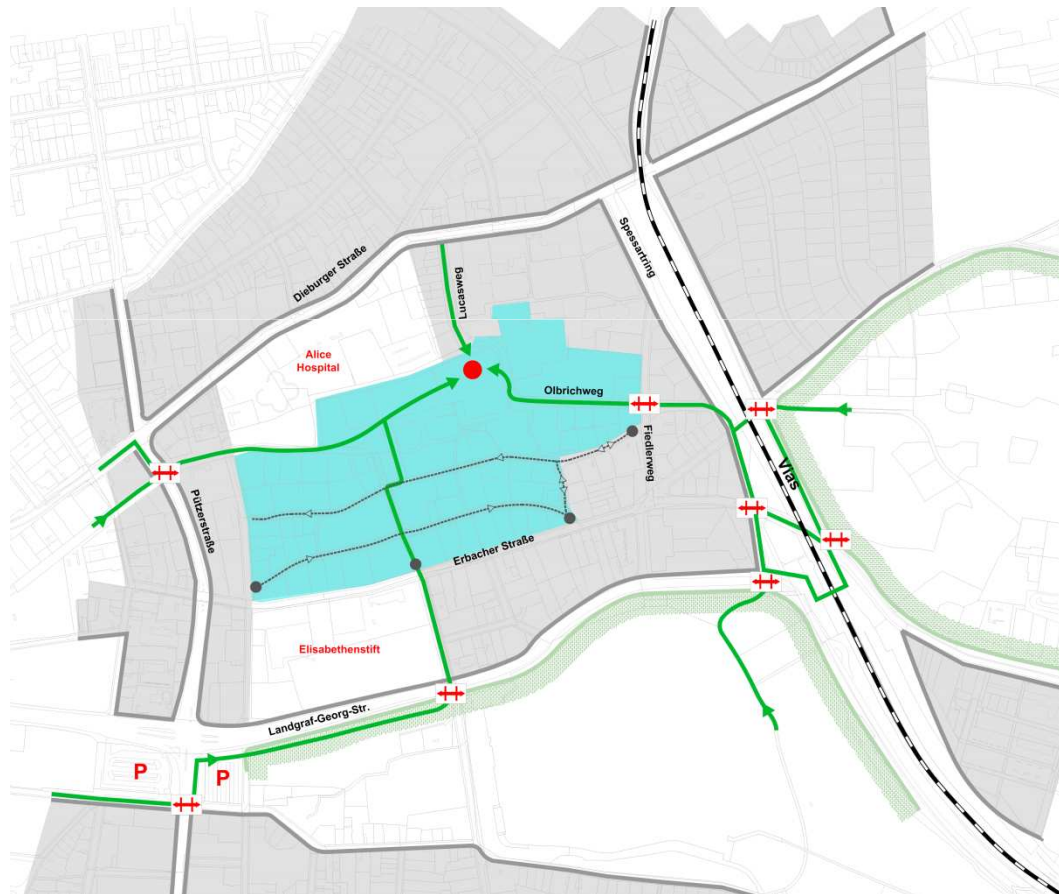
- flächenhaftes Bewohnerparken in angrenzenden Wohngebieten mit Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums
- Einsatz von Pollern im direkten Umfeld, ggfs. auf Wochenende beschränkt,
- intensive Kontrolle der Einhaltung der verkehrsrechtlichen Regelungen
- Geschwindigkeitsreduzierung Spessartring – Fiedlerweg zwischen Dieburger Straße und Landgraf-Georg-Straße auf Tempo 30
- Ausbau des Ostbahnhofs zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe

Weitere Maßnahmen

- Besucherzentrum / Pavillon mit Angeboten für Info, Aufenthalt, Snacks...
- Bereitstellung von Kombi – Tickets jeder Art
- Homepage mit Anreisebeschreibung und Hinweisen zum Parken
- Vorab – Buchung- /Ticketkauf ermöglichen
- App für mobile Endgeräte

Eckpunkte

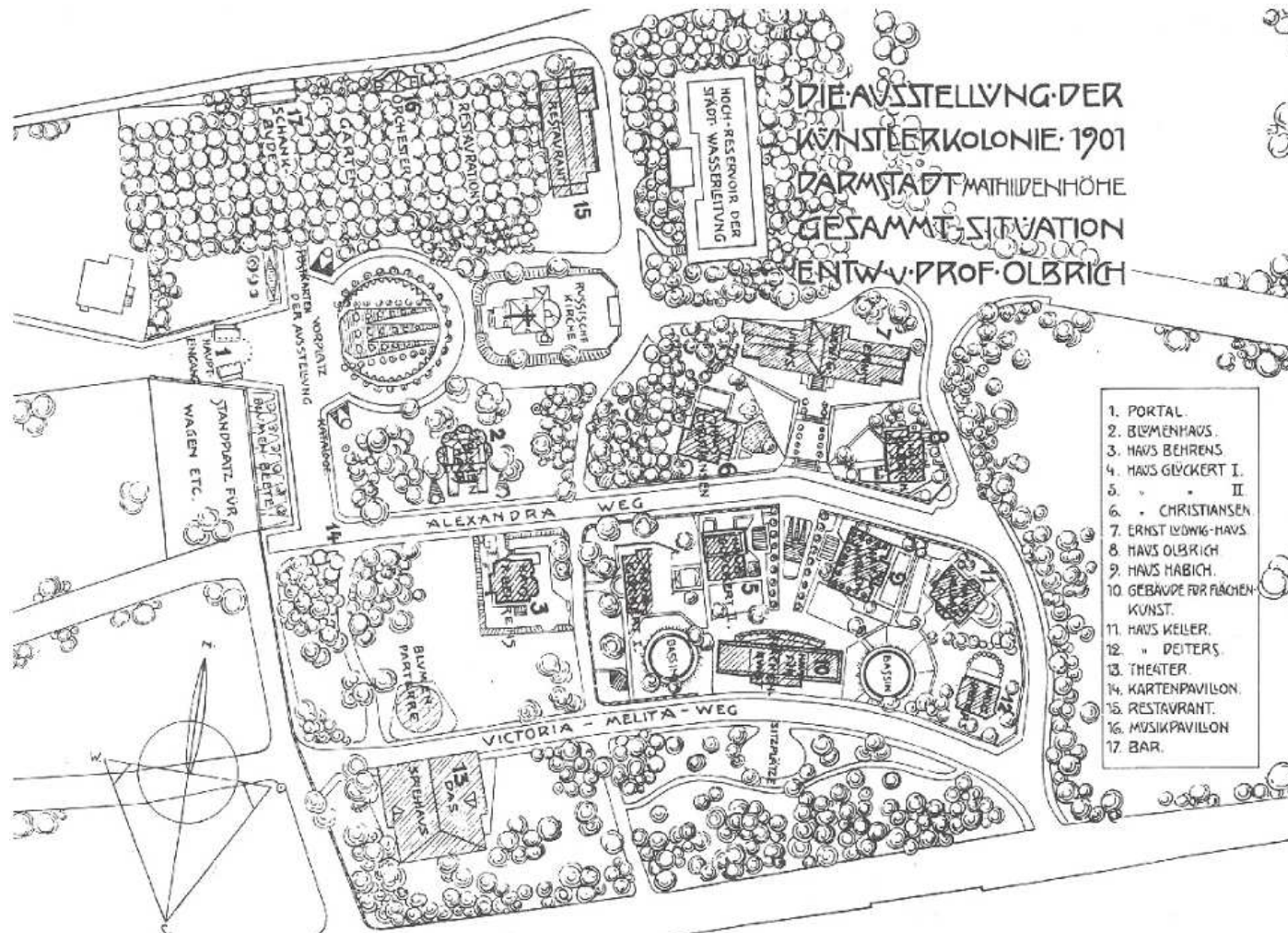
Flankierende Maßnahmen im Umfeld



Legende

- abgesenkbare Poller (Betrieb am Wochenende)
- Parkraumbewirtschaftung Bewohnerparken
- ⇄ FG-Querung deutlich ausbilden
- intensive Parkkontrolle während der Woche
- Hauptwegebeziehung
- Mathildenhöhe (Bezug Hochzeitsturm)
- Kernzone Mathildenhöhe

Gestaltungsansätze für den öffentlichen Raum



Gestaltungsansätze

Umfeld Mathildenhöhe – Nord-Ost-Seite

- Aufgabe der Fläche vor der h_da als Parkieranlage, stattdessen Gestaltung des gesamten Bereichs als großzügiger Vorplatz zur Mathildenhöhe
- Einheitlicher Belag über die gesamte Fläche, keine bauliche Abgrenzung von Gehweg und Fahrbahn → Mischfläche
- Besucherzentrum - mindestens ein Pavillon - zum Aufenthalt, zur Information, ggfs. mit Kiosk und Toiletten am Nordrand des Platzes
- Teilersatz der entfallenden P in dessen Untergeschoss, ggfs. Stellplätze für Behinderte anbieten
- Shuttle-Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut
- Taxistellplätze ausweisen

Gestaltungsansätze – Mathildenhöhe Nord-Ost-Seite



Gestaltungsansätze

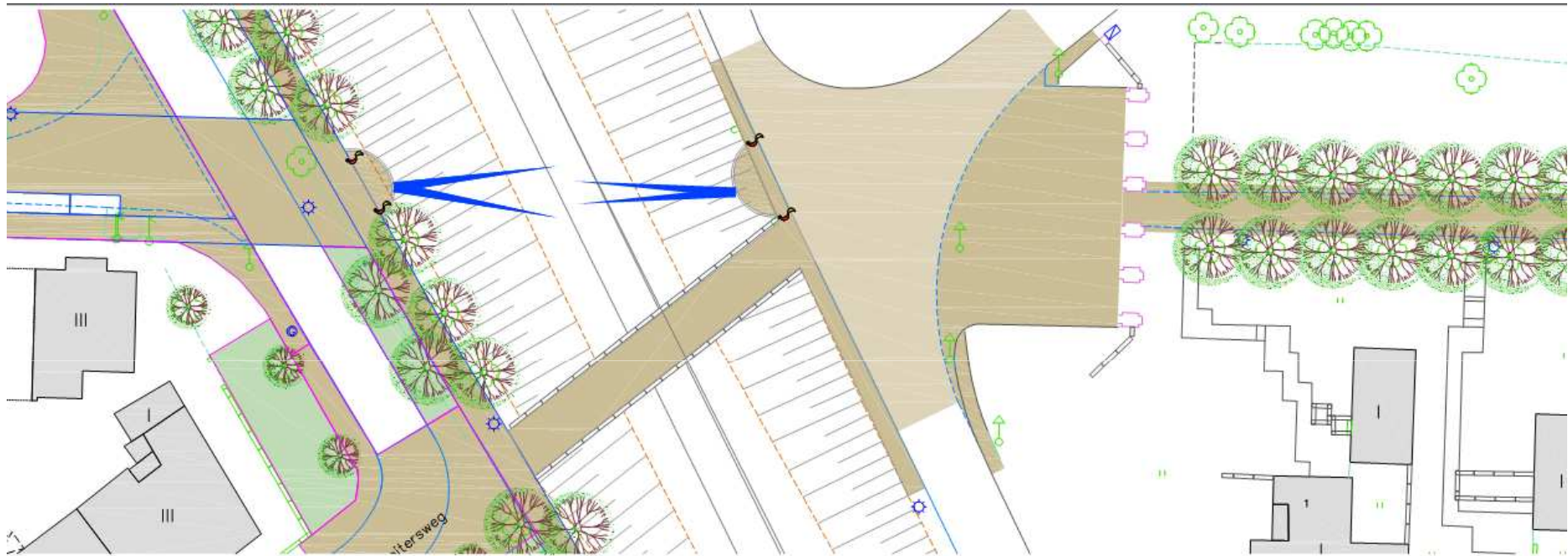
Olbrichweg (mit Blickachse Hochzeitsturm – Löwentor)

- Hauptverbindung zum Park Rosenhöhe und zum Ostbahnhof
- als Mischfläche gestaltet und verkehrsrechtlich geregelt, gestalterisch abgesetzt zum Platz an Mathildenhöhe (andere Materialien)
- Ausbildung von Rinnen zur Abgrenzung der Stellplätze und zur Zonierung des Straßenquerschnitts
- Großzügige und im Gesamtzusammenhang gestaltete Querung über den Fiedlerweg → wichtige Wegeverbindung mit Vorrang gegenüber der Fahrbahn
- Stärkung der Blickachse durch Aussichtskanzeln beidseits der Bahnlinie

Gestaltungsansätze - Olbrichweg



Gestaltungsansätze – Blickachse Hochzeitsturm-Löwentor



Gestaltungsansätze

Wegeverbindung Olbrichweg / Spessartring - Ostbahnhof

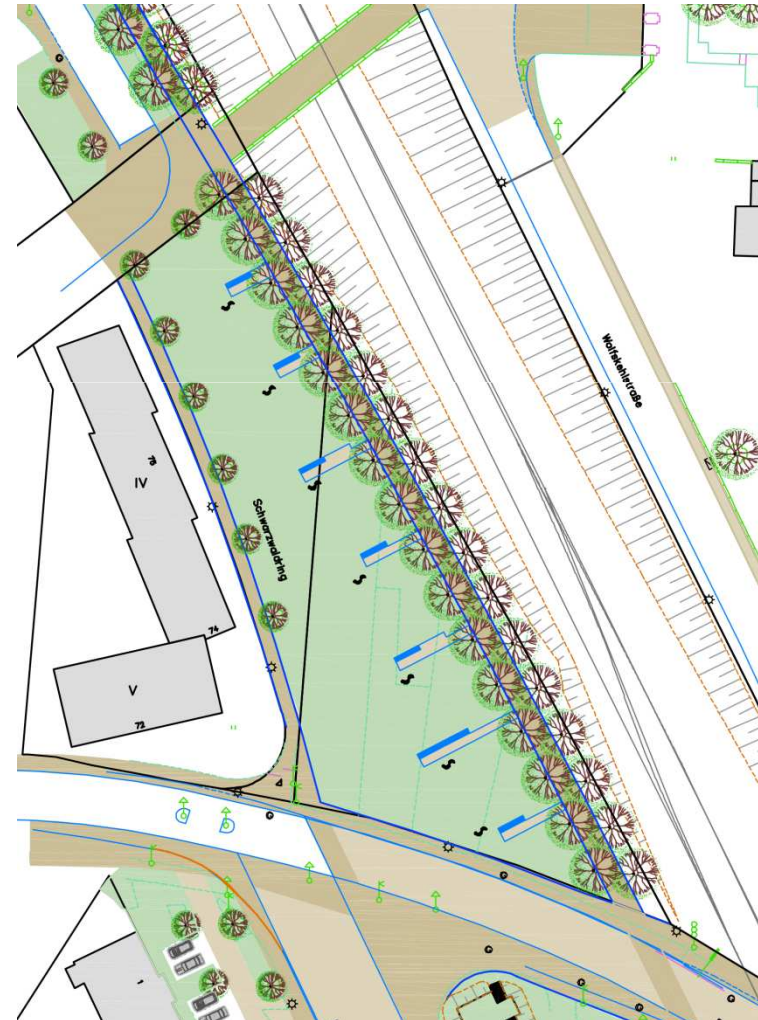
- Aufnahme der bestehenden Baumallee im Spessartring und Fortführung bis zum Ostbahnhof → Grünfilter zum Geländeeinschnitt Bahntrasse
- Aufgabe der Kleingärten entlang des Geländeeinschnitts zugunsten großzügiger Grünflächen
- Anlage einer neuen Wegeverbindung – wahlweise ausgebildet als Steg mit planfreier Querung der Erbacher Straße oder als breiter Weg im Zuge der Baumallee mit ebenerdiger Querung der Erbacher Straße
- Begleitend Fahnenmasten, Infostelen, Schaubilder o.ä. sowie Sitzbänke zum Rasten (z.B. für Mobilitätseingeschränkte)

Gestaltungsansätze – Olbrichweg / Spessartring - Ostbahnhof

Alternative Steg



Alternative Weg

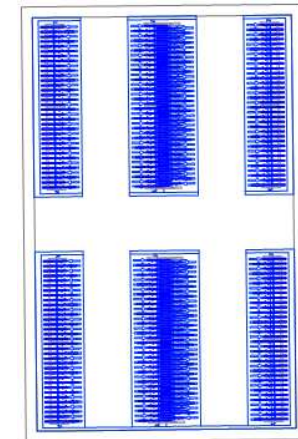


Gestaltungsansätze

Ostbahnhof / Schwarzwaldring

- Aufteilung in 3 Zonen:
 - Parken für Anwohner auf der Westseite
 - ÖPNV-Bereich mit Fahrbahnen, Haltezonen und barrierefreien H
 - Aufenthaltsbereich und „Auftritt“ zur Mathildenhöhe auf der Ostseite
- Platzbegrenzung durch freigestelltes Bahnhofsgebäude und Gebäude an Nordkante → Infos, Wartehalle, Toiletten, etc. ggfs. Gastronomie
- Gestaltung des Platzes als Mischfläche, die von Bussen überfahren werden darf, ausgestattet mit Elementen für einen angenehmen Aufenthalt
- Multimodale Angebote (Car- und BikeSharing, B+R, etc.) im Bereich des Bunkers bzw. der Freifläche im Norden, Taxistellplätze auf Vorplatz
- Klärungsbedarf zum Bunker: Erhaltungserfordernis oder Aufgabe

Gestaltungsansätze – Ostbahnhof / Schwarzwaldring



250 Fahrradstellplätze
unter Terrasse möglich

Alternative Steg

Gestaltungsansätze – Ostbahnhof / Schwarzwaldring

