Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Infokreis
NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar
Darmstadt, 10.12.2013

3. Sitzung Infokreis NBS am 10.12.2013

Agenda

TOP 1 Begrüßung, Abstimmung von Protokoll und Tagesordnung

TOP 2 Vorstellung/Diskussion der Argumentationshilfe ICE-Halt Darmstadt

TOP 3 Informationsaustausch

TOP 4 weiteres Vorgehen

3. Sitzung Infokreis NBS am 10.12.2013

Agenda

TOP 1 Begrüßung, Abstimmung von Protokoll und Tagesordnung

TOP 2 Vorstellung/Diskussion der Argumentationshilfe ICE-Halt Darmstadt

TOP 3 Informationsaustausch

TOP 4 weiteres Vorgehen

3. Sitzung Infokreis NBS am 10.12.2013

TOP 2 Vorstellung / Diskussion Argumentationshilfe

ZIV-Studie im Auftrag der Stadt Darmstadt

Argumente für einen ICE-Halt Darmstadt

Inhalt

✓ Definition zentraler Argumentationskriterien zu ICE-Halt

✓ Analyse und ggf. Aktualisierung der Argumentationskriterien

➡ Argumentationshilfe

Analyse Argumentationskriterien

Kriterien | **vorhandene Untersuchungen ⟷ aktuelle Erkenntnisse** | **Indikatoren**

Planungsrecht

- Raumordnungsverfahren
- Planfeststellungverfahren
- BVWP
- Landes- und Regionalplanung
- Kommunale Planung

Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

- Einwohner und Beschäftigte
- Perspektiven der Strukturentwicklung
- Geschäftsreiseverkehr/Fernpendler
- Weiche Standortfaktoren/Image

Erreichbarkeit und Verbindungsqualität

- „Landseitige“ Erschließung Hbf.
- Erreichbarkeit Hbf.
- Verknüpfung mit SPFV und ÖPNV
- Entwicklungsperspektiven für den SPNV

Argumentationshilfe

Aufbau

1. **„Argumente in zehn Punkten“**

2. **ausführlichere Darstellung**

   - planungsrechtliche Rahmenbedingungen und Anforderungen
   - Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur
   - Erreichbarkeit und Verbindungsqualität im Schienenverkehr

   ➡ *im Bericht*

Argumentationshilfe

„Argumente in zehn Punkten“

I. Sämtliche **Argumentationskriterien** für einen ICE-Halt Darmstadt (Hbf.), die bereits im Zuge der Integrierten Planung Südhessen für die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar relevant waren, sind **weiterhin gültig**.

II. Nach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung ist eine **NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit einer vollwertigen Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt** zu realisieren.

Argumentationshilfe

„Argumente in zehn Punkten“

III. Ansätze in der **Grundkonzeption des BVWP 2015**

…u.a. bezüglich demografischer Entwicklung, modaler Vernetzung Einbindung in den Nah-, Fern und Regionalverkehr, Flexibilität bei Stör- und Ausfällen…

sprechen für eine **Trassenführung mit Halt in Darmstadt Hauptbahnhof**.

IV. Der **Paradigmenwechsel der Deutschen Bahn AG** im HGV
- Abkehr von v_{max} = 300 km/h mit möglichst wenig Halten –
eröffnet dabei auch **Chancen für eine raumverträglichere Trassierung**.

Argumentationshilfe

„Argumente in zehn Punkten“

V. Die Region ist einer der **wirtschaftlich prosperierendsten Räume** und Darmstadt ist einer der TOP-10-Standorte mit den besten Zukunftschancen in Deutschland.

Die **Bevölkerungs- und Beschäftigtendaten** im Einzugsgebiet eines ICE-Halts Darmstadt entwickelten sich positiver als im Jahr 2000 angenommen. Für die Zukunft werden weitere deutliche Zuwächse prognostiziert, insbesondere im engeren Einzugsbereich (Stadt Darmstadt und Umgebung).

VI. Der **Geschäftsreiseverkehr** nimmt zu und in Zukunft wird man noch stärker als heute auch auf **Fern- und Wochenendpendler** angewiesen sein, um die hochqualifizierten Arbeitsplätze in der Region besetzen zu können.

➡ Hierfür ist eine hochwertige und schnelle Schienenanbindung essentiell.

Argumentationshilfe

„Argumente in zehn Punkten“

VII. Der **Hauptbahnhof Darmstadt** – der zweitgrößte Fernbahnhof in Hessen (nach FFM Hbf.) - ist **verkehrlich sehr gut erschlossen.**

Ein –u. Aussteiger in Fernbahnhöfen (2012)*

Darmstadt Hbf	*34.900*
Frankfurt (FFM) Hbf	*297.000*
FFM Flughafen Fernbf.	*25.900*
Kassel-Wilhelmshöhe	*22.200*

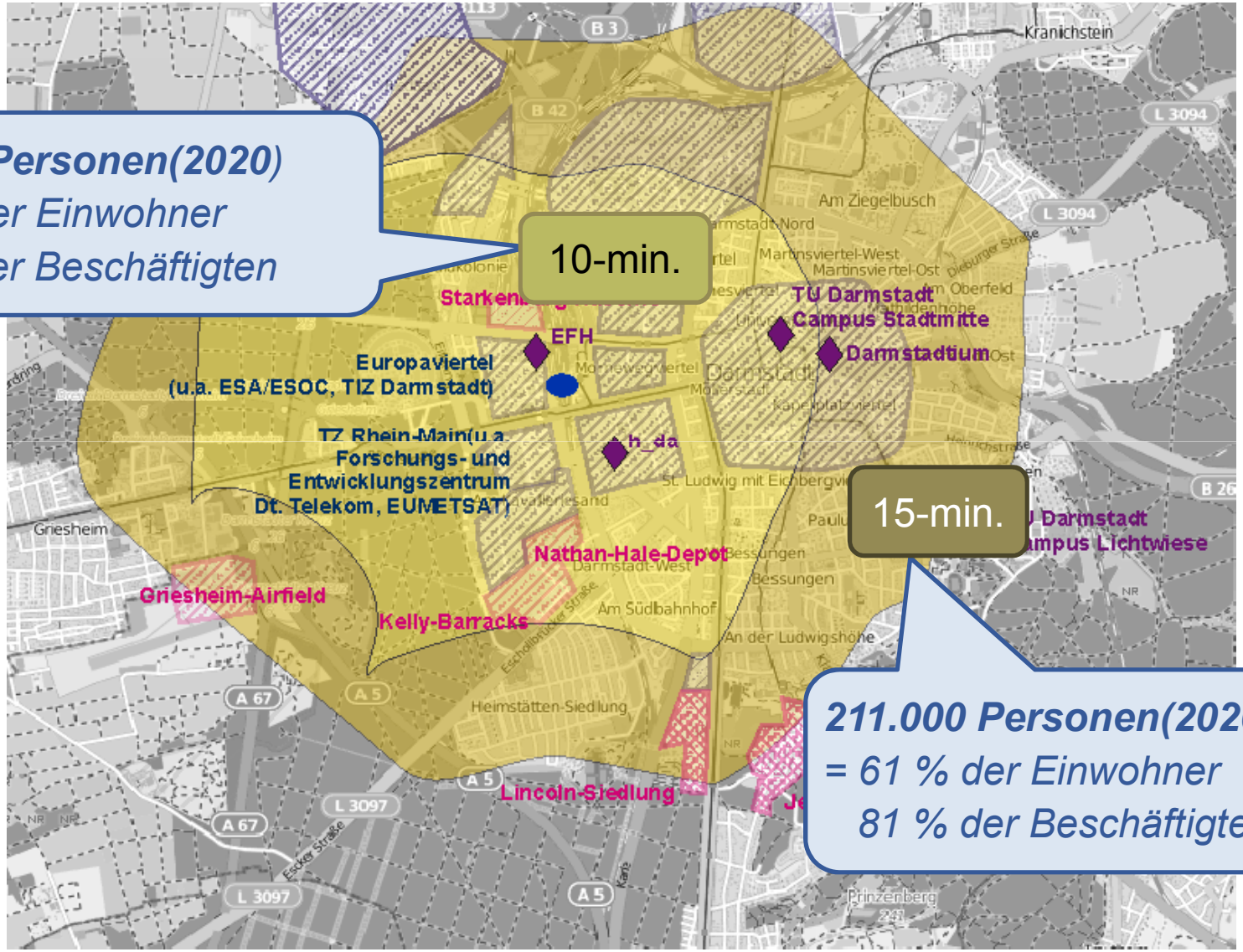
Der städtische und regionale ÖPNV ist auf den Hauptbahnhof Darmstadt als zentralen Verknüpfungspunkt („**Verkehrsdrehscheibe**“) ausgerichtet.

VIII. Wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte und Einzelnutzungen der Stadt Darmstadt sind vom Hauptbahnhof aus **zu Fuß** in wenigen Minuten zu erreichen und liegen damit in dem Bereich, für den ein ICE-Halt die höchsten Struktureffekte bietet (Microstandort).

Mit dem **Fahrrad** ist vom Hauptbahnhof aus der größte Teil des Stadtgebiets in 15 Minuten zu erreichen.

** Quelle: DB Station&Service , Statistische Daten des Bahnhofsmanagements Darmstadt u. Landeshauptstadt Wiesbaden, 2013*

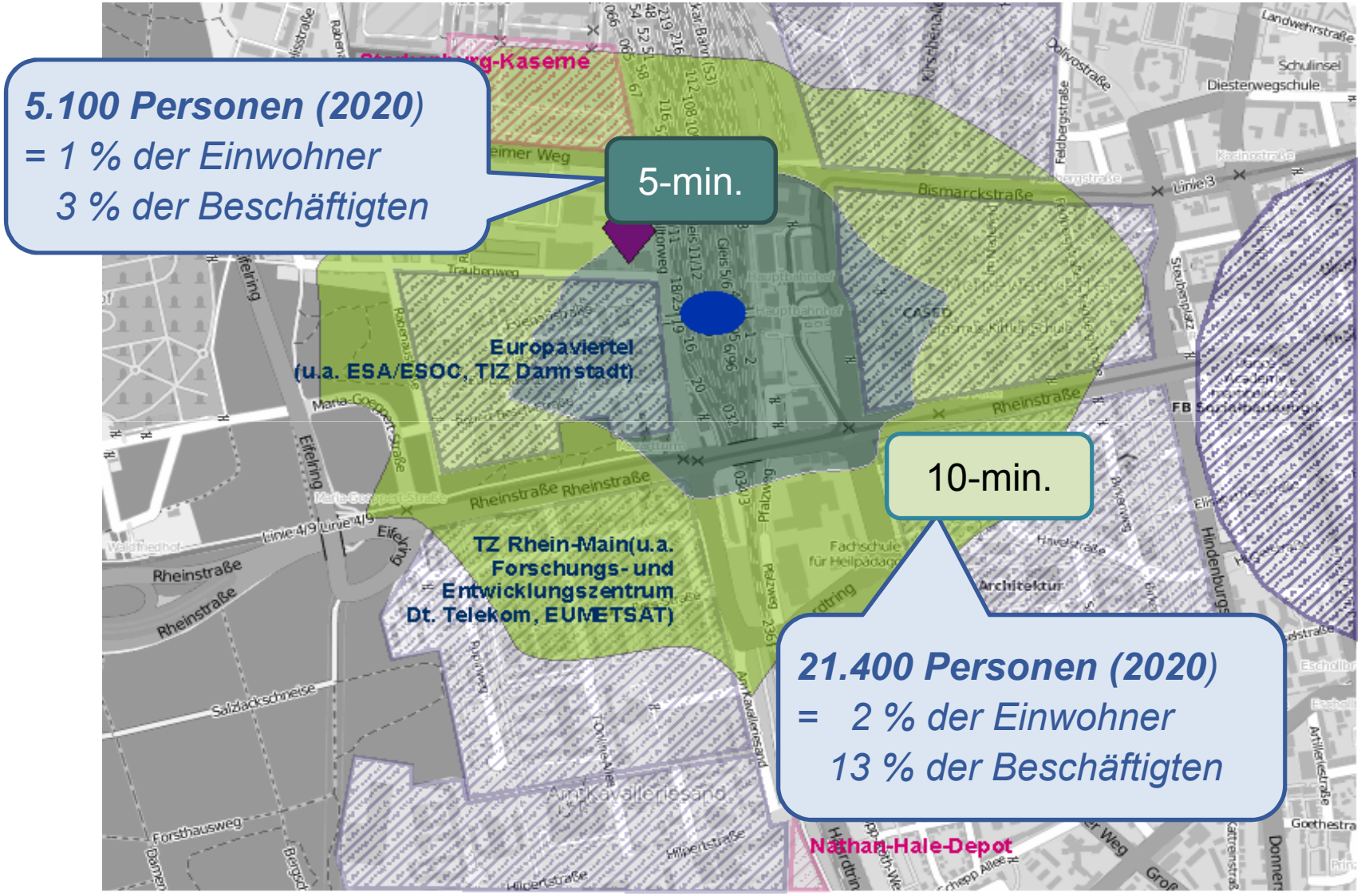
Strukturpotentiale in der Isochrone zum Hbf.



134.000 Personen(2020)
= 28 % der Einwohner
60 % der Beschäftigten

211.000 Personen(2020)
= 61 % der Einwohner
81 % der Beschäftigten

Strukturpotentiale in der Isochrone zum Hbf.



Argumentationshilfe

„Argumente in zehn Punkten“

IX. Optionen für eine gute **fahrplanmäßige Einbindung eines ICE-Halts** Darmstadt Hauptbahnhof in den nationalen Fernverkehrs-Taktfahrplan, den SPNV und übrigen ÖV sind gegeben.

X. Für die Funktionsfähigkeit der Region ist die **Entwicklung leistungsfähiger SPNV-Verbindungen** von zentraler Bedeutung.

Voraussetzung hierfür ist die Entlastung der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn vom Fern- und Güterverkehr durch den Bau einer NBS.

3. Sitzung Infokreis NBS am 10.12.2013

Agenda

TOP 1 Begrüßung, Abstimmung von Protokoll und Tagesordnung

TOP 2 Vorstellung / Diskussion der Argumentationshilfe ICE-Halt Darmstadt

TOP 3 Informationsaustausch

TOP 4 weiteres Vorgehen

3. Sitzung Infokreis NBS am 10.12.2013

Agenda

TOP 1 Begrüßung, Abstimmung von Protokoll und Tagesordnung

TOP 2 Vorstellung / Diskussion der Argumentationshilfe ICE-Halt Darmstadt

TOP 3 Informationsaustausch

TOP 4 weiteres Vorgehen

Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Infokreis
NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar
Darmstadt, 10.12.2013

Kontakt:

Dr.-Ing.
Peter Sturm
sturm@ziv.de

Dr.-Ing.
Annette Birgelen
birgelen@ziv.de

Dipl.-Ing.
Anke Bachem-
bachem@ziv.de