



# GEGENÜBERSTELLUNG VERSCHIEDENE VARIANTEN BAHNHOFSPANUNG MÜLLHEIM

V 8.2.LOGO 4-11-020

Bahnhofsvorplatz	Entwurf DB/Stadt Müllheim	AGUS-Tieflagekonzept	Anforderung Gemeinderat (10.2019)
Grundlegende Gestaltung	Das vorspringende Empfangsgebäude und die Radabstellanlage verhindern einen Platzcharakter in diesem Bereich. Nur das Areal des Busbahnhofs (zusammen mit der Bahnhofstraße ca. 3.500 m <sup>2</sup> ) hat Platzcharakter	Der Bahnhofsvorplatz ist 7.400 m <sup>2</sup> groß und vermittelt Großzügigkeit & Weite - Diese Ausstrahlung würde auch durch eine begrenzte Zusatznutzung der mittleren Freifläche nicht geschmälert Repräsentativ für Badenweiler und Müllheim!	Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes als »Stadteingang« mit Aufenthaltsqualität und optimierten Geh- und Radweg-Verbindungen
Flächenbilanz im Bereich Klemmbach bis SWEG	Verlust durch Neubaugleise ca. 4.000 m <sup>2</sup>	Verlust durch Neubaugleise dto.; Kompensation durch Empfang in Tieflage 1.300 m <sup>2</sup> => Nettoverlust: Idgl. 2.700 m <sup>2</sup> !	

Servicebereich/Warten	Entwurf DB/Stadt Müllheim	AGUS-Tieflagekonzept	Anforderung Gemeinderat (10.2019)
Grundlegende Gestaltung	Nach vorn offenes »Bahnsteigdach« für Service- und Wartebereich sowie Verkehrswege: »Wartehalle«  Radabstellanlage in Nebengebäude  WC ist zwar Bestandteil des Service-Bereichs, aber nur von ausserhalb (Richtung Busbahnhof) zu betreten	Ein attraktiver Aufenthaltsbereich wird ermöglicht durch die Zusammenfassung sämtlicher Service-Einrichtungen in einem einzigen Gebäude (unter einem gemeinsamen Dach): Einrichtung eines großzügigen Cafes (mit Ausblick auf den Bahnhofsvorplatz), eines beheizten Warteraums, des Fahrkartenverkaufs, eines WCs und der unmittelbar anschließenden Radabstellanlage	Aufwertung des geplanten Empfangsgebäudes durch die Zusammenfassung mit den Radabstellanlagen und einem gemeinsamen Dach, wodurch attraktive Aufenthaltszonen ermöglicht werden
Fahrkarten-Verkauf	10 m <sup>2</sup> Schalter + 19 m <sup>2</sup> Kunden + 15 m <sup>2</sup> Sozialraum/WC = 44 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> gesamt; Lichtkuppeln für Tageslicht!	./.
Bäckerei/Cafe & Zeitschriften	105 m <sup>2</sup> Gesamtfläche, davon 75 m <sup>2</sup> Verkauf + 35 m <sup>2</sup> Sozialraum/Lager für alles	Mehr als 250 m <sup>2</sup> Gesamtfläche, davon 195 m <sup>2</sup> für Bäckerei/Cafe inkl. Sozialraum/Lager sowie 55 m <sup>2</sup> für Zeitschriften etc.	<i>VERGLEICH mit heutiger Situation: 65 m<sup>2</sup> Verkaufsraum Bäckerei/Cafe sowie Sozialraum/Lager (Größe unbekannt); 55 m<sup>2</sup> Verkaufsraum Zeitschriften</i>
WC (für Bahnkund*innen)	7 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup> (evtl. teilweise Personal-WC)	./.
Wartebereich	Offen, nicht beheizbar, ledglich Glaswand; Bahnsteig durch Fenster in Schallschutzwand sichtbar, aber Fußweg zu lang zum Erreichen einfahrender Züge	Abgeschlossener Raum mit Heizung neben Unterführung (soziale Kontrolle); beheizbar; Sichtbeziehung zum Gleis, mittels Bahnsteigkameras & Bildschirmen	Sichtbeziehung zu den Gleisen 3+4 und der gegenüberliegenden Stadtseite
Flächenbilanz Empfang	Weniger als 200 m <sup>2</sup> (Ca. 160)	Fast 400 m <sup>2</sup>	./.
Radabstellanlage Ostseite	Zu klein, 350 m <sup>2</sup> (ca. 300 Abstellplätze)	Deutlich größer, 550 m <sup>2</sup> (ca. 470 Plätze); hohe »soziale Kontrolle«, da dem bewirtschafteten Servicebereich unmittelbar benachbart	Anpassung der Fahrradabstellanlage auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse und Nutzerzahlen (Verdopplung des ÖPNV nach Absicht von Land und Bund bis 2030); sichere Abstellanlage der Fahrräder (z. B. Fahrradparkhaus)



Bahnsteige, Personenunterführung, Zugänge zu Bahnsteigen	DB/Stadt Müllheim	AGUS; <u>unabhängig vom Tieflagekonzept bzw. wie angegeben</u>	Anforderung Gemeinderat (10.2019)
Bahnsteigkonzept Richtung Freiburg	Schmaler Bahnsteig, teilweise weniger als 2 m breit, ebenso sehr schmale Treppe (2.5 m); Fahrgäste sind dem Wetter direkt ausgesetzt <sup>1</sup> ; schmale grade Rampe (2 m)	Breiter Bahnsteig (ca. 10,5 m), 4 m breite Treppe, westl. besser gegen Wetter geschützt; schmale Rampe mit Gegenlauf (2 x 2 m), wirkt weitläufiger	
Bahnsteigkonzept Richtung Basel/Lörrach	Breiter Bahnsteig, breite Treppe und besser gegen Wetter geschützt; schmale grade Rampe	Breiter Bahnsteig, breite Treppe und besser gegen Wetter geschützt; schmale Rampe mit Gegenlauf	
Bahnsteigkonzept von/nach Neuenburg/Mulhouse	Breiter Bahnsteig, breite Treppe und besser gegen Wetter geschützt; schmale grade Rampe	Hausbahnsteig durchgehend 3.5 m breit; weder Treppe noch Rampe nötig; Verbindung Hauptzugang via Unterführung; Wetter von hinten	Barrierefreier Zuweg zu den Gleisen von Seiten des Güterwegs, um von der westlichen Seite ebenfalls einen barrierefreien Zugang zu erhalten
Bahnsteigkonzept: Notausgang	Es fehlt ein zweiter Bahnsteigzugang; Notfallkonzept erfüllt? (»2. Fluchtweg«)!	Zweiter Bahnsteigzugang (& Fluchtweg!) via KFZ-Unterführung (Treppe oder - bevorzugt - Rampe)	
Schienenlage	Für heutige Gleise 1 und 2 keine Umbauten	Gleis 1 unverändert; Verlegung Gleis 2 nötig; Flächenbedarf gesamt unverändert	
Zugang Personenunterführung Westseite	Treppe und Rampe	Dto.	Barrierefreier Zuweg zu den Gleisen von Seiten des Güterwegs, um von der westlichen Seite ebenfalls einen barrierefreien Zugang zu erhalten und um bei Ausfall des auf der östlichen Ausgangsseite gelegenen Aufzugs überhaupt noch einen barrierefreien Ausgang zu den Gleisen sicherzustellen
Zugang Personenunterführung Ostseite	Treppe; Idgl. ein Fahrstuhl für Mobilitätseingeschränkte: <sup>2</sup> Störungsanfällig, bei Ausfall barrierefreier Zugang ausschließlich über Westseite: zusätzlich mindestens Rampe vonnöten	<u>Voraussetzung: Tieflagekonzept</u> Niveaugleicher Zugang, => weder Treppe, Fahrstuhl noch Rampe nötig; ideal für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	
Personenunterführung: Klaustrophobie	Längerer Tunnel mit über 40 m Länge, der zum Hauptausgang (Ostseite) mit einer ca. 4 m hohen Treppe endet	<u>Voraussetzung: Tieflagekonzept</u> Kürzerer Tunnel (unter 30 m), öffnet sich früh mit Blick auf Bahnhofsvorplatz und Blick zum Blauen!	
Personenunterführung: Vandalismus	Nur bedingt einsichtig => eingeschränkte soziale Kontrolle => „Einladung“ zu Vandalismus	<u>Voraussetzung: Tieflagekonzept</u> Deutlich erhöhte soziale Kontrolle, da Service-Einrichtungen auf gleicher Ebene	

<sup>1</sup> Wetter, Sonne, Regen direkt aus (Süd)westen; Regen/Unwetter mit Winddruck dto.

<sup>2</sup> »Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste«: Personen mit körperlicher Behinderung (Rollstuhl), Koffertragende, mit Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern.



Busbahnhof	DB/Stadt Müllheim	AGUS-Tieflagekonzept	Anforderung Gemeinderat (10.2019)
Buswendekreis für Gelenkbus	Auf Kante genäht: Buswendekreis offenbar nicht ausreichend (mindestens 12 m Radius gefordert); Bus-Richtungswechsel nur von Norden kommend möglich!	Buswendekreis für Gelenkbus nachweislich ausreichend! Fahrtrichtungswechsel in beide Richtungen möglich!	
Bussteige: Länge	Insel-Bussteige zwar kürzer als bisher, aber weiterhin ausreichend für Gelenkbusse	Sägezahnbushaltstellen, ausreichende Länge (20 m Kante) für Gelenkbusse	
Bussteige: Zugänglichkeit für Fahrgäste	Querung eines Bus-Fahrestreifens notwendig, um zum Bussteig zu kommen; dann „Aufstieg“ von der Fahrbahn zum Bussteig. Wie wird das Gleichstellungsgebot für mobilitätseingeschränkte Personen (niveaugleicher Buszugang) realisiert?	Direkter, nahtloser Zugang von der Unterführung; niveaugleicher (barrierefreier) Buseinstieg problemlos möglich	Veränderte und hinsichtlich Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit verbesserte Gestaltung des Busbahnhofs und Sichtbeziehung und Sichtbeziehung zu den Bahnsteigen
Bussteige: Anzahl	Sechs Bussteige vorgesehen: Warum braucht es so viele?	4 (evtl. 5) Bussteige – je einer Richtung Hülgelheim, Innenstadt, Auggen, Neuenburg / für Schienenersatzverkehr	
Flächenreserve für Erweiterungen / Umbauten für neue Mobilitätskonzepte	Keine Reservefläche	Reservefläche in der Mitte des Vorplatzes	Anforderung als Verknüpfungspunkt verschiedenster Mobilitätsformen und Dimensionierung von Verkehrsflächen und Abstellflächen entsprechend der zukünftigen Anforderungen durch die Verdoppelung der ÖPNV-Benutzer bis 2030
Schnittstelle + Übergang KFZ bzw. Bus zu Zug	Immer zwei Bauhöhen (je ca. 4 m!) zu überwinden	Vom Hauptzugang stadtseits her nur eine Bauhöhe (Unterführung <-> Bahnsteig); am Hausbahnsteig West gar keine!	

### Lärmschutzwände

Die Details der Gestaltung der Lärmschutzwände sowie die Ausgestaltung der Gesamtanlage mit Photovoltaikerelementen (u.a. auf Gebäudedächern und auch im Bereich der Parkplätze) wird in dieser Zusammenstellung nicht behandelt.



KFZ-Unterführung und Parkplätze	DB/Stadt Müllheim	AGUS; <u>unabhängig vom Tieflagekonzept</u>	Anforderung Gemeinderat (10.2019)
Geographische Lage der Unterführung	Unterführung nördlich des Klemmbachs	Südlage = in Verlängerung der Eisenbahnstraße	
Unterführung KFZ: Durchfahrthöhe, Breite der Fahrbahn	Auf Kante genäht: Rampe ermöglicht nur Pkw-Durchfahrthöhe, nicht für Bus/Lkw; Fahrstreifen extrem schmal, nur ca. 2.20 m je Fahrstreifen!	Durchfahrt auch für Bus/Lkw möglich (kann eingeschränkt werden); Fahrstreifen in normaler Fahrbahnbreite (min. 3.50 m pro Fahrstreifen) möglich	
Unterführung: Fußgänger- und Radfahrersteig	Vorgesehen neben Kfz-Fahrbahn	Vorgesehen neben Kfz-Fahrbahn, direkter Zugang zu den Bahnsteigen	
Zufahrt zum Industriegebiet	Pkw-Durchfahrt von Müllheim zum Industriegebiet möglich	Durchfahrt für Busse, PKW und LKW von Müllheim zum Industriegebiet möglich!	
Pendlerparkplätze	Hauptparkfläche privater Pkw auf der Westseite via Kfz-Unterführung	Dto.	
Weitere Normal-Parkplätze	Parkplätze zwischen Bahnanlage und SWEG-Gelände vorgesehen; ca. 150 m Fußweg zwischen Haupteingang und nächstgelegenen Parkplatz; Pkw-Zufahrt kreuzt Busausfahrt (ungute Lösung) <sup>3</sup> ; Fahrweg zum Westparkplatz ca. 700 m (Parkplatzsuchverkehr)	Parkplätze zwischen Bahnanlage und SWEG-Gelände, wegen Rampe ca. zehn weniger als bei DB/Stadt; dafür nur ca. 50 m Fußweg vom Parkplatz bis Bahnsteig-Zugang aus der Kfz-Unterführung; Fahrweg zum Westparkplatz ca. 250 m (Parkplatzsuchverkehr!)	<p><i>HINWEIS:</i>  <i>Falls Parkplatz am ehemaligen Hotel Bauer nicht mehr benötigt wird: Verkauf von 2.400 m<sup>2</sup> Gewerbegrundstück möglich</i></p>
Behinderten-Parkplätze, Taxistellplätze, Kiss+Ride	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxistellplätze nördlich vom Haupteingang Ostseite im Bereich der Radabstellanlage</li> <li>• Behinderten-Parkplätze wie Taxis, zusätzlich auf Westseite</li> <li>• Kiss+Ride unmittelbar vor dem Haupteingang Ostseite, also noch näher als Busbahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxis Nahe Haupteingang, vor/unterhalb der Lärmschutzwand</li> <li>• Behinderten-Parkplätze zwischen Taxis und Kiss+Ride sowie beim Parkplatz auf der Westseite</li> <li>• Kiss+Ride im Bereich südlich des Fußgängerstegs; An- und Abfahrten der Busse werden nicht beeinträchtigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anordnung der Taxistellplätze entlang der Lärmschutzwand im Bereich des Busbahnhofs</li> <li>• Die Kiss+Ride-Stellplätze sollen entlang der neuen Straße parallel zum Bahnhof entlang der östlichen Straßenseite – außerhalb des zu definierenden Platzbereiches – angeordnet werden</li> <li>• <i>Es wurden keine spezifische Anforderung bezüglich Behinderten-Parkplätze formuliert, jedoch implizit: Barrierefreier Zuweg zu den Gleisen von Seiten des Güterwegs, um ...bei Ausfall des auf der östlichen Ausgangsseite gelegenen Aufzugs überhaupt noch einen barrierefreien Ausgang zu den Gleisen sicherzustellen</i></li> </ul>

<sup>3</sup> Alternative: Kreuzungsfrei wäre die Zufahrt zum Parkplatz von der Haltinger oder Lörracher Str., dies führte aber zu zusätzlicher Distanz zwischen den Parkplätzen