
Kurzfassung der Diplomarbeit

Name: Sebastian Wilhelm

Thema: Verkehrliche Erschließung des Bahnhofs Mühlthal

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze
Dipl.-Ing. Heiko Jentsch
Dr.-Ing Annette Birgelen

Nach den Wünschen der Gemeinde Mühlthal soll der Bahnhof durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Zugangsmöglichkeiten an Attraktivität und Akzeptanz in der Bevölkerung hervorrufen. In letzter Zeit sehen immer mehr Städte und Gemeinden ihren Bahnhof als eine Art Visitenkarte an. Die Steigerung der Attraktivität und der Akzeptanz soll in erster Linie durch die Neustrukturierung und Aufwertung der P+R- und B+R-Anlage auf dem Bahnhofsgelände erreicht werden. Des Weiteren ist die Prüfung einer unmittelbaren Andienung durch den ÖPNV-Linienverkehr der HEAG AG bzw. Bedarfsverkehre, wie z. B. „midkom“ ein Anliegen der Gemeinde. Dieser Punkt wird im Laufe der Arbeit auf seine Realisierung und Zielführung hin untersucht.

Das Thema „Bahnhof Mühlthal“ bietet seit längerem in Sitzungen der Gemeinde und der Arbeitsgruppe „Verkehr“ immer wieder Gesprächsstoff. Dies zeigt, dass die Gemeinde versucht, an der momentanen Situation etwas zu ändern.

Kapitel 2 beschäftigt sich mit der Problemanalyse. Während der Zustandsanalyse des Bahnhofsgeländes wird schnell klar, dass dringend Handlungsbedarf besteht. Die verkehrliche Situation des Bahnhofs stellt sich wie folgt da. Das Gelände ist mit nur einer Zufahrt an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Dies lässt sich auf Grund der beengten Platzverhältnisse und der Lage des Bahnhofs nicht ändern. Momentan wird der Bahnhof nicht unmittelbar durch den ÖPNV-Linienverkehr bedient, d.h. es besteht keine direkte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn. Mehrere Bushaltestellen sind im Umfeld des Geländes vorhanden. Diese müssen durch längere Fußwege der Bahnreisenden erreicht werden. Die südliche Zugangsrampe für Fußgänger und Radfahrer liegt versteckt und ist bei Dunkelheit nicht sozial kontrollierbar. Außerdem ist sie, bei einer Steigung zwischen 9 und 11 %, nicht barrierefrei gestaltet. Die westliche Zufahrtsrampe wird durch den Kfz-, den Fuß- und den Radverkehr genutzt. Es ist kein Fuß- und Radweg vorhanden. Fußgänger und Radfahrer erreichen den Bahnhof durch Mitbenutzung der Fahrbahn.

Auf dem Bahnhofsgelände befinden sich ein nicht transparentes Wetterschutzhaus und das leerstehende, nicht genutzte Bahnhofsgebäude. Im östlichen Teil des Geländes steht ein alter denkmalgeschützter Güterschuppen. Dieser wird seit dem Rückbau der Gleise im Jahre 1988 nicht mehr genutzt und zerfällt langsam. Im Bereich des Bahnsteigs ist ein Parkplatz für ca. 9 Pkw ausgewiesen. Dieser ist nur teilweise

asphaltiert. Die restliche Fläche besteht aus Sand oder Schotter. Auf Grund der Lage des Bahnhofsgeländes ist eine soziale Kontrolle quasi nicht vorhanden. Dies zeigt sich durch den Zustand des Fahrkartenautomats sowie durch die vielen Graffitis am Bahnhofsgebäude, der Wartehalle und dem Güterschuppen. Im weiteren Verlauf des Kapitels werden das städtebauliche Umfeld und das momentane Verkehrsaufkommen näher untersucht. Das Verkehrsaufkommen wurde durch eine Verkehrszählung dokumentiert. Der nächste Punkt ist die Feststellung und das Sortieren der Mängel. Die Mängelliste befindet sich in Kapitel 2.2.

Nach der Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsbelastung im Zuge des Bahnhofsumbaus wurden folgende Zielvorstellungen definiert:

- Neustrukturierung und Ausbau der P+R-Stellplätze
- Neustrukturierung und Ausbau der B+R-Stellplätze
- Einrichtung von K+R-Plätzen
- Einrichtung von Taxi-Stellplätzen
- Vermeidung von „Angsträumen“ für Fahrgäste
- Steigerung der sozialen Kontrolle / Sicherheit
- Verbesserung von umfassenden und aktuellen Fahrgastinformationen
- barrierefreie Gestaltung
- Schaffung einer direkten Verknüpfung zwischen Bahn und Bus auf dem Bahnhofsgelände
- Schaffung von Zusatzangeboten für Fahrgäste / Belebung des Bahnhofsgeländes
- Gewährleistung des sicheren Erreichens des Bahnhofs aller Verkehrsarten
- Minimierung von Konfliktflächen zwischen verschiedenen Verkehrsarten
- Verbesserung der wegweisenden Beschilderung im Umfeld für den Kfz-Verkehr
- barrierefreie Gestaltung der südlichen Zugangsrampe
- direkte Andienung durch den ÖPNV-Linienverkehr der HEAG AG
- Anschluss an vorhandene Radwanderrouen

In Kapitel 3 werden die anhand des Zielkonzeptes erarbeiteten Lösungsvarianten kurz vorgestellt und abschließend bewertet. Im Rahmen dieses Kapitels wurden noch eine überschlägige Kostenschätzung und eine Wirkungsabschätzung durchgeführt. Für die Wirkungsabschätzung und die Bewertung wurde das Bahnhofsgelände in zwei Teilsysteme geteilt und getrennt betrachtet. Das erste Teilsystem umfasst die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes inklusive der westlichen Zufahrt. Das zweite Teilsystem beschäftigt sich mit der Gestaltung der südlichen Zugangsrampe für Fußgänger und Radfahrer. Die Bewertung erfolgt durch ein Rangordnungsverfahren. Mit Hilfe dieses Verfahrens werden Einzelwirkungen oder Wirkungsfelder ordinal beurteilt, indem die Lösungsvarianten hinsichtlich der Erwünschtheit der Wirkungen in eine Rangfolge gebracht werden. Es wurden drei Lösungsvarianten für die Gestaltung des Vorplatzes und vier Varianten für die südliche Erschließung des Geländes erarbeitet.

In Kapitel 3.4 wird die Auswahlvariante detaillierter betrachtet. Unter anderem wird die Befahrbarkeit der Zufahrten nachgewiesen, die B+R-Anlage näher untersucht, die barrierefreie Gestaltung und der Querschnitt der westlichen Zufahrtsrampe in Plänen dargestellt.

Ideen zu begleitenden Maßnahmen zur Förderung der Attraktivität und Akzeptanz des Bahnhofs sind in Kapitel 3.5 zusammengefasst. Zum einen wird die Akzeptanz und Attraktivität durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bereits gesteigert. Weitere Maßnahmen sind z. B. die Fertigstellung des Bahnhofs in regionalen Zeitungen zu verbreiten, die Einführung eines Tickets für spezielle Nutzergruppen (Schüler, Senioren) und das Ausstellen eines Modells des neuen Bahnhofs im Rathaus, um immer indirekt auf den Bahnhof hinzuweisen. Der Internetauftritt der Gemeinde sollte auch auf die Nutzung des Bahnhofs erweitert werden. Da in der heutigen Zeit das Internet bei vielen Menschen die erste Informationsquelle darstellt, ist dieser Punkt sehr wichtig. Die Informationen und die Präsentation des bestehenden Radwegenetzes in und um Mühlthal müssen aktiver und verstärkter publiziert werden. Die Öffentlichkeitsarbeit ist sehr wichtig, um das gute ÖPNV-Angebot richtig zur Wirkung kommen zu lassen. Regelmäßige Nutzerbefragungen können Defizite und Wünsche der Befragten offen legen, worauf gezielt reagiert werden kann. Eine Reaktivierung und anderweitige Nutzung des alten Güterschuppens auf dem Bahnhofsgelände würde die soziale Kontrolle erhöhen und mehr Leben auf das Gelände um den Bahnhof bringen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Attraktivität des Bahnhofs allein durch die Anordnung und Neustrukturierung von ausreichenden Pkw-Parkständen und Fahrradstellplätzen erheblich gesteigert werden kann. Durch die unmittelbare Andienung durch den ÖPNV-Linienverkehr verstärkt sich dieser Effekt nochmals. Durch eine anderweitige Nutzung des denkmalgeschützten Güterschuppens wird die momentan nicht vorhandene soziale Kontrolle durch mehr Verkehrsaufkommen erhöht.

Durch eine attraktivere verkehrliche Erschließung und Umgestaltung des Bahnhofsbereichs kann die Wahrnehmung und Nutzung des Bahnhofs durch die Einwohner Mühlthals erhöht werden. Dadurch kann eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden, was sich auf die gesamte Verkehrssituation, Ökologie und die Wohnqualität in Mühlthal auswirken würde.

Der Bahnhof „Mühlthal“ wäre somit ein strukturiertes und attraktives Empfangstor zu den umliegenden Ortsteilen.

Eben eine repräsentative Visitenkarte der Gemeinde!

Sebastian Wilhelm

Februar 2009